

ЛУКА ФИЛИПОВИЋ*

Факултет

Место

УДК 323(44):351

Прегледни рад

Примљен: 24.12.2019

Одобрен: 18.01.2020

Страна: 293-321

ОТПОРИ РЕФОРМАМА ФРАНЦУСКОГ ЈАВНОГ СЕКТОРА ЕМАНУЕЛА МАКРОНА – СЛУЧАЈ ШТРАЈКА СИНДИКАТА ЖЕЛЕЗНИЧАРА, МАРТ-АПРИЛ 2018. ГОДИНЕ

Сажетак: Победа Емануела Макрона (Emmanuel Macron) на председничким изборима у Француској маја 2017. године, иако је била у много већој мери последица растућих тензија и крхкости равнотеже моћи између француске левнице и деснице него стварне подршке коју је Макрон уживао у јавности, означила је почетак нове епохе у унутрашњој политици последње велике европске и глобалне силе која још није ушла у тзв. „завршну фазу нео-либерализације”. Током великог штрајка SNCF-а (Société générale des chemins de fer) 1995. године Пјер Бурдије (Pierre Bourdieu) предвидео је да ће управо реформа радног статуса јавног сектора означити почетак краја овог тридесетогодишњег процеса великих глобалних политичких, економских, друштвених и културолошких процеса, као и да ће управо конфедерација синдиката SNCF-а, некада најпопуларнија и најмоћнија група синдиката јавног сектора, представљати последњи „бастион” отпора нео-либералним реформама у Француској. Ипак, за разлику од штрајка из 1995. године који је пресудно утицао на пад друге Митеранове (Mitterrand) кохабитационе владе, штрајк SNCF-а 2018 године не само да није успео да оствари већи утицај на даљи ток Макронових реформи, већ је и прошао готово незапажено од стране јавности. Овај рад има за циљ да кроз разматрање узрока таквог исхода дође до сазнања о новим историјским, друштвеним, економским и културолошким феноменима који су пресудно утицали на нову политичку стварност Француске у десетогодишњем епилогу светске економске кризе.

Кључне речи: нео-либерализам, држава благостања, реформе јавног сектора, штрајк SNCF-а, радно законодавство, деконструкција политичких покрета, друштвене неједнакости, нова левница и нова десница, Пјер Бурдије, Емануел Макрон

Предговор

Пре две године, септембра 2017. године, нови Француски председник Емануел Макрон почео је офанзиву у својој кампањи за реформу француског

* filipovic.luka95@gmail.com, 062245995

радног законодавства. Ова кампања има за циљ да се обрачуна са последњим остацима законодавства државе благостања и са последњим преосталим радним местима са „привилегованим“ статусом, у које спадају и радници из SNCF-a (*Société générale des chemins de fer*). Уколико и даље буде успешан као до сада, овај програм реформи затвориће круг који је у Европи и Америци отпочет реформама Роналда Регана и Маргарет Тачер почетком осамдесетих година, и завршити дуги процес увођења неолибералне тржишне економије и политике „мале државе“ у колевку грађанског отпора и синдикалних права.

Штрајк радика SNCF-a који је уследио као одговор на ове реформе био је један од најдужих, али истовремено и најнеуспешнијих у скоро седамдесетогодишњој историји штрајкова SNCF-a, а нарочито у последње три деценије, у току којих су железничари представљали „језгро“ отпора нео-либералним реформама јавног сектора у Француској. Реакције штампе, Макронове администрације и јавности на узроке и последице овог штрајка дају многе одговоре и постављају многа питања у вези са локалним, европским и глобалним историјским процесима који су обележили прошлост и који такође настављају да утичу на садашњост и формирају оно што схватамо као свакодневну стварност.

„Велики штрајк 2018. године“, како је већ познат у штампи, показао је како појаву нових историјских феномена, тако и еволуцију старих. Зато се, поред анализе извора, овај рад мора бавити и одабиром и анализом широког спектра литературе, стваране од претпрошлог века до данас.

Савремена историја има огромне привилегије у погледу доступности и количине извора, до сада највеће у целокупној историји човечанства, али и огромну одговорност. Она не сме запоставити „процесе дугог трајања“ али такође не сме изгубити корак са временом које се „све брже креће“. Зато је неопходно темељно, систематично и критичко праћење узрочно-последичне интеракције дубинских „струја“ историје, и њихових тренутних манифестација, из свих доступних аспеката друштва.

У складу са убеђењем да савремена историја обухвата и оно што се десило у тренутку пре него што је „мастило додирнуло хартију“, овај рад је настајао паралелно са догађајима које описује, или боље речено са публикацијом извора које анализира, али их је такође често „посматрао“ у контрасту са изворима насталим у години рођења његовог аутора, када је други „Велики штрајк“ SNCF-a, у коме је и Бурдије узео учешћа и за који је везао неке од својих последњих друштвено-критичких мисли, поставио сасвим друге перспективе и показао сасвим друге резултате од оних које видимо данас. Циљ овог рада стога је био да покуша да скроман допринос расветљавању узрока ових промена, пратећи као основни извор чланке из француске штампе посвећене овом штрајку.

Од историјских извора коришћени су дакле највише чланци настали у периоду од почетка штрајка, марта текуће 2018. године до краја септембра, за који је најављен генерални штрајк који тек треба да почне.

При коришћењу штампе као извора намеће се велики проблем објективности. Због тога су као „примарни“ извори изабрани чланци из „најважнијих

представника“ француске штампе, који проблем Макронових реформи и штрајка SNCF-а анализирају из перспективе левице, деснице и центра, *Le Liberation*, *Le nouvel observateur*¹, *Le Figaro*, *Le monde diplomatique* и *Le Monde*. Такође су, ради примене компаративног метода, коришћени као извори и други домаћи (француски) и страни часописи, као што су *New York Times*, *Euro-News*, *Wall Street Journal*, *Irish Times*, *Le canard enchainé*, *Charlie Hebdo*, *The Economist* и други.

Нажалост, овај рад због својих просторних и материјалних ограничења може проучавати само наративне аспекте ових извора, и износити закључке који су само „пробабилистичко-синтетички“ без могућности да их потврди правим аналитичким истраживањем. На пример, он може да доноси закључке о појављивању „елемената“ про-реформистичког пропагандног наратива у *Le Figaro*-у, али не може да докаже постојање континуираног обрасца таквог изрази у овом часопису, јер би за то била неопходна много опсежнија, темељнија и скупља анализа. За тако нешто било би потребно одабрати прост случајни узорак од најмање 30 чланака који говоре о сваком од посматраних питања, па онда податке статистички обрадити и упоредити, и укључити у ту анализу и многе друге изворе који говоре о истим питањима. Тек онда би могли говорити о „законитостима“. Зато овај рад има више теоријско-хипотетички него практично-аналитички карактер.

Увод

Да би разумели узроке дужине и неуспеха штрајка железника, као и количине пажње које му посвећују медији и начина на који они то чине, морамо прво разумети дуготрајан историјски процес на који се „Макронова ера“ реформи надовезује. Реформа радног законодавства државе благостања била је у Француској дуготрајан и мучан процес, који траје од почетка осамдесетих и тек сада делује као да ће добити свој епилог који врло вероватно може бити само почетак нових процеса који ће обележити будућност Француске.

Француска је јако споро пратила ове глобалне промене започете у Америци и Великој Британији. Као што се могло очекивати, отпори неолибералним реформама били су највећи у земљи која је све до почетка овог века „са поносом“ истицала да је „земља социјалне правде“ и „земља грађанског отпора“, иако су у њој реформе почеле да узимају маха још доста пре почетка новог миленијума.

На почетку кризе 2008. године свет се нашао на прекретници. Политичке елите виделе су два могућа правца којима будуће економске политике могу да се крећу. Први је представљао враћање на политику „државе благостања“ (welfare state), повећање улоге државе на тржишту, финансирање социјалних програма и програма за повећање запослености који би према кејнзијанским принципима подигли куповну моћ становништва и самим тим подстакли производњу. Други пут је био пут штедње као мере привременог санирања кризе и

¹ Који је у скоро променио званично име у своју некадашњу скраћеницу, *L'Obs*, али је и даље остао „глобално познат“ под својим старим именом.

пут државних субвенција окренutih управо ка великом корпоративном капиталу, са надом да ће спашавање великих корпорација и помагање њихове даље експанзије, праћене честим премештањем производње у делове света са јефтинијом радном снагом и доступнијим ресурсима, довести до нове акумулације капитала који ће онда моћи да својим вишеструким обртањем заустави кризу, а својим тзв. „преливањем“ надомести бенефиције које је пружала некадашња „велика држава“. Светске политичке елите су у највећем броју случајева прихватиле ову другу опцију, која је за првих десет година од почетка кризе углавном имала повећање неједнакости као највидљивију последицу. Социјалне разлике у западном свету су се продубиле брзином која није забележена од Другог светског рата, а процеси започети нафтним ембаргом и реформама Роналда Регана и Маргарет Тачер кулминирали су у новом времену опште економске несигурности, и резултирали готово потпуном екстинкцијом радничке класе на западу, односно њеним преласком у прекаријат, који својим новим друштвеним, економским и културним потребама покреће нове историјске процесе.

Све ове промене донеле су и нове политичке околности. Општи осећај несигурности („solitude généralisé de la méfiance”) у западном свету последњих година био је на нивоу који није запамћен још од кризе 1929. године. Раст глобалног незадовољства створио је погодно тле за разбукутавање национализма у САД, Русији, и многим земљама Европске Уније. Популизам се постепено наметао као нови политички пут данашњице. Многобројни фактори који су политичком планирању пре 2008. године били попутно занемарени, поново су дошли до изражаја. Тек у сенци Брежита постаје нам јасно колико је савремени прекаријат политички немоћан пред растућом плимом „освете села граду“, праћене интересима експанзионизма британског корпоративног капитала. Тек после неочекиване победе Доналда Трампа на изборима у САД видимо у којој мери је америчка левица изгубила своје традиционалне основе политичког утицаја. И тек у реакцијама јавности на Макронове планове новог закона о раду видимо колико је „колевка грађанског незадовољства“ постала имуна на промене које прате глобалне трендове.

Један од проблема „који дижу највише прашине“ јесте напад Макронове реформе радног законодавства на оно што се такође у глобалној политици сматрало „националним поносом француске“, чувеним француским радним временом. Да ствар буде још интересантнија, Макрон преузима нацрт новог закона о радном времену од свог главног стратешког партнера у будућој „великој европској политици“ којој он подређује сва унутрашња питања. Такође, он често одушевљено говори о великим успесима Немачке, Швајцарске и Шведске у нео либералним реформама и потреби да Француска у економији следи Немачки пример, а још одушевљеније о томе како ће након успеха његове европске политике цела Европа ући у еру „либерализма и просперитета“. Макрон је вероватно први француски политичар после Петена који може толико отворено да прокламује да ће у Француској применити „немачку дисциплину“. Питање које се намеће је зашто је то могуће баш данас, и зашто је француска јавност толико индиферентна на све ове најављене реформе?

Долазак „центра” на власт у Француског обично је у већој мери последица стања равнотеже моћи између левнице и деснице, него стварне подршке

коју центар ужива у јавности. Оно што у глобалним медијима полако постаје познато као „Макронов гамбит“, заправо је резултат добро прочитаних политичких околности и историјских процеса којима је кренула Европска Унија.

Оно што много више изненађује је сама реакција француске јавности, која се у светским медијима оцењује као запањујуће радикална и то из перспективе већине страних посматрача вероватно и јесте, али је такође са друге стране, у поређењу са својом традицијом, јако слаба и недовољна. Реакција француске јавности није ни изблиза толико интензивна као што би се очекивало да она буде само нешто више од десет година раније. Такође, популарност штрајка SNCF-а ове године је вероватно достигла најнижи ниво у својој дугој историји. Сама та чињеница последица је истих глобалних, историјских, политичких, економских и друштвених процеса који су и довели до Макроновог успона.

Макрон је као једну од основних „мета“ свог програма реформи радног законодавства поставио промену радног статуса радника железнице, коју је најављивао још од када је као министар економије 2015. године предлагао своје прве нацрте о либерализацији јавног сектора. Очекивало би се да ће управо ово, историјски гледано најнепопуларније питање свих нео-либералних реформи у Француској на послетку довести до његовог пада. Међутим, ништа се није десило. Показало се да је чак и сама француска јавност почела да оно што је некада доживљавала као „неотуђиво право свих грађана“ посматра као „привилегију неких“.

Реформа радног статуса железничара – рушење мита о држави социјалне правде

Планирана реформа радног законодавства може се свести на три кључна питања када је реч о променама предвиђеним за SNCF, на та питања своде се и главни захтеви штрајкача. Ово су уједно и три основна „остатка“ законодавства државе благостања, садржана у статусу железничара, против којих су усмерене Макронове реформе²:

1. Претварање SNCF-а у јавно деоничарско друштво.
2. Отварање за конкуренцију,
3. Промена посебног статуса радника SNCF-а.

Од ових реформи она која је највише погодила раднике била је реформа њиховог „привилегованог“ радног статуса³ који је још почетком двадесетог века постао традиција радника железнице.⁴

² Anne-Ael Durand, „Neuf questions pour comprendre la réforme de la SNCF“, *Le monde diplomatique*, 21. мај 2018, Anna-Ael Durand, „Sept idées reçues sur le droit de grève“, *Le monde*, 7. мај 2018.

³ *Le Monde*, „SNCF: «Le statut de cheminot n'est pas la raison de tous les maux du système ferroviaire»“, 14. мај 2018, Jean-Gabriele Fernandez, „La retraite des cheminots, un regime special largement deficitaire“, *Le monde diplomatique*, 8. мај 2018.

⁴ Eric Albert, „En 1910, le Royaume-Uni comptait 121 compagnies de train“, *Le monde diplomatique*, 9. септембар 2018.

Ипак, велика борба око „стручних анализа“ у штампи, која је концентрирана у највећој мери управо око овог питања, посматрана у целини, показује постепено опадање интересовања јавности за питање радног статуса радника SNCF-а, на исти начин на који нам реакција других синдиката запослених у јавном сектору показује опадање радничке солидарности, нарочито у поређењу са чувеним штрајком SNCF-а из 1995. године за време кога је Бурдије (Pierre Bourdieu) предвидео многе феномене које ће неолиберална реформа железнице донети, и чије последице данас, више од двадесет година касније, примећујемо на примеру штрајка SNCF-а 2018. године, који штампа већ назива „великим штрајком“.⁵

Поред питања радног статуса, штрајк SNCF-а изазива симултано покретање питања о главним идејама реформи, које и у „левој“ и у „десној“ штампи видимо као наставак вишедеценијског „спора око реформе“ започетог у време реформи државе благостања Роналда Регана и Маргарет Тачер, настављеног после финансијског слома 2008. године и данас поново покренутог у виду подршке и отпора Макроновим реформама.

Кога и колико кошта „привилеговани статус“ запослених у SNCF, а кога и колико „нео-либерална експанзија“?

Сам термин „привилеговани“ радни статус је интересантан јер се чини да главни листови, како левице тако и деснице и центра, нарочито инсистирају на баш оваквој карактеризацији тренутног положаја радника SNCF-а. Са друге стране, компаративне анализе показују да нема ничег спектакуларно „привилегованог“ у радном статусу који железничари уживају сада, у односу на статус већине радника у јавном сектору из времена државе благостања (Amable, 2017:57). Једина разлика је у томе што се статус железничара, као једне од главних група око које се концентрише отпор нео-либералним реформама, одржао или, боље речено, најмање променио у односу на статус осталих запослених у јавном сектору. На основу изјава владиних званичника, које преносе *Le Monde diplomatique*, *Le Nouvel observateur* и *Le Figaro*, као и на основу поређења изјава из телевизијских интервјуа и са конференција за штампу, закључујемо да су нарочито сам председник Макрон и његов први министар Едуар Филип заинтересовани за „бесконечно“ понављање термина „привилеговани радни статус“. Упоређујући ово са реториком Жипеа (A. Juppé) из времена штрајка 1995. године⁶, или са званичним изјавама администрације поводом штрајка кондуктера 1997. године и штрајка SNCF-а 2010. године, примећујемо образац стратегије влада које спроводе нео-либеране реформе који нам је већ познат, и још јасније видљив на примеру пропаганде тачеристичке администрације у Британији, која је такође непрестано инсистирала на „привилегијама“ и на готово месијанској дужности владе да против њих води „крсташки

⁵ *Education-populaire*, „Democratie contre technocratie, discours de Pierre Bourdieu aux cheminots grévistes le 12 décembre 1995, à la Gare de Lyon“, 4. април 2018.

⁶ *Education-populaire*, „Démocratie contre technocratie, discours de Pierre Bourdieu aux cheminots grévistes le 12 décembre 1995, à la Gare de Lyon“, 4. Април 2018.

рат“ (Letwin, 1984:23). Реч је дакле о подконтекстној пропаганди која има за циљ урушавање солидарности међу различитим друштвеним групама, истицање посебности и „неправедности“ привилегија које ужива управо она група која представља тренутни фокус владиних мера реформи и постављање реформе, отпора и економских проблема у контекст појединачног, а не општег питања, чиме се умањује вероватноћа подршке јавности реформом угроженој групи и постиже скретање правца размишљања о проблему са „оног што погађа читаво друштво“ на „оно што погађа мањину“, а што има основу у општој политици нео-либералних влада у окретању „колективног“ ка „индивидуалном“.

Осим тога што инсистира на привилегијама које железничари уживају у односу на остале запослене у јавном, а нарочито у приватном сектору, први министар Едуар Филип стално истиче и колико „привилеговани“ радни статус железничара „кошта“ државу. Досадашњи дуг железнице на који он упорно подсећа, износи око 54,5 милијарди евра, док се на годишњем нивоу због камати увећава за 3,3 милијарде⁷. Ипак, анализе економиста и социолога које преноси *Le Monde diplomatique* указују да је овај нагомилани дуг пре свега последица улагања у TGV (Trains de grandes vitesses), а не издвајања за пензије, које чине релативно мали део дуга који прави SNCF. Премијер такође инсистира на томе да промена пензионог режима за тренутно запослене у железници није циљ реформи, али губитак (досадашњег „привилегованог“) статуса функционера SNCF-а за све будуће запослене (les nouveaux embauchés) јесте.⁸ Овим се подвлачи јасна разлика између оних који чине језгро отпора, радника који су свој радни век провели са сигурношћу коју је гарантовала политика сталног запослења, а који сада штрајкују, и које треба на сваки начин пацификовати убеђењем да нису „лично оштећени“, и нових генерација одраслих у времену економске несигурности и прекарних послова.

Дакле, пре приступања самом питању реформе закона о пензијама, треба размотрити главни разлог којим влада оправдава ову реформу, и који у њеним рукама постаје моћно оружје за преговоре са представницима синдиката, а то су дугови SNCF-а. *Le Monde diplomatique* ставља анализе стручњака наспрам изјава владе која, понекад директно а понекад прећутно, тврди да је огромна задуженост SNCF-а последица финансирања „удобне“ пензије свих запослених⁹. Ове анализе недвосмислено показују како је већи део дуговања SNCF-а изазван великим улагањем у TGV возове, које се никада није исплатило.¹⁰ Према овом виђењу, које статистичке анализе потврђују,¹¹ политика улагања у брзе возове, која је ишла руку под руку са нео-либералном политиком експан-

⁷ Jean-Gabriele Fernandez, „La retraite des cheminots, un régime spécial largement déficitaire“, *Le monde diplomatique*, 8. мај 2018, 1-2.

⁸ Anne-Ael Durand, „Neuf questions pour comprendre la réforme de la SNCF“, *Le monde diplomatique*, 21.март 2018.

⁹ Benoît Duteurtre, „Il paraît que les petites lignes de chemin de fer coûtent trop cher“, *Le monde diplomatique*, април 2018, 12-13.

¹⁰ Juliane Michi et Valerie Solano, The Great Train Robbery, *Le monde diplomatique*, јун 2018.

¹¹ Jean-Gabriele Fernandez, „La retraite des cheminots, un régime spécial largement déficitaire“, *Le monde diplomatique*, 8. мај 2018, Anne-Ael Durand, „Neuf questions pour comprendre la réforme de la SNCF“, *Le monde diplomatique*, 21.март 2018.

зије потрошње и конкуренције, а сада иде „у пакету“ са Макроновом политиком европске експанзије економске либерализације, заправо је коштала SNCF много више него што је икада могла да допринесе. *Le Monde* у свом економском одељку *les entreprises* даје графичке и математичке приказе статистичке анализе улагања у TGV возове и остале „брзе и удобне“ пројекте, као и профита које те инвестиције доносе (у периоду од 1980. до 2015. године),¹² а које не изгледају ни најмање оптимистично. Велико је питање да ли ће се историјски пројекат TGV-а у скорој будућности приближити макар „позитивној нули“ у општем билансу, нарочито са растућом кризом која доводи до све веће потребе за штедњом на „луксузу“ од стране грађанства и Макроновим плановима за све већа улагања у „државни бренд“ који Француску на тржишту брзих возова чини конкурентном у односу на САД и Јапан. Социолози који пишу за *La Liberation* иду и корак даље, доказујући да је све што се политиком улагања у TGV постигло у ствари проширивање и побољшавање спектра услуга јавног транспорта за „оне који могу да плате више“, и то „на уштрб“ осталих линија са средњим и ниским ценама које највише користе управо оне друштвене групе које не могу да приуште честу возњу TGV-ом. Приградске линије највише трпе због овог „посезања за репрезентацијом стандарда“. Истраживања и изјаве сведока, које преносе *Le Monde diplomatique* и *La Liberation*, говоре о очајном стању линија које спајају предграђа Париза са централним арондисманима, као и о сличној ситуацији код линија које повезују села и мале градове, споредних линија, и нарочито, код линија које су саставни део инфраструктуре радничких насеља.

Са друге стране, *Le Figaro*, не спорећи претерано тврдње синдиката радника SNCF-а да су пројекти везани за TGV направили највећи део дефицита у буџету за железницу и јавни превоз, ипак истиче и удео социјалних програма у стварању овог дефицита, нарочито „job for life“ статуса и досадашње политике пензионог осигурања. Ипак, оно што је најинтересантније јесте да се аутори у *Le Figaro*-у најчешће посвећују истицању чињенице да је профит остварен од TGV возова (ни изблиза довољан да покрије њихове трошкове) намењен управо SNCF-у, а не „државној каси“.¹³ Овим се суптилно постиже „пребацивање одговорности“ на SNCF и у исто време скреће пажњу јавности на чињеницу да је инвестиција у TGV заправо бенефиција SNCF-а, коме се пребацује незахвалност за „привилегију“ промовисања „националног бренда“, бренда који им у оваквој поставци ствари заправо „доноси профит“ а притом „не једе пензије“, како статистичке анализе *Le Monde*-а показују. Такође, аутори чланака из *Le Figaro*-а ретко пропуштају да помену да је TGV „национални симбол“ Француске, чак и (или пак нарочито) када говоре о несрећама.¹⁴

¹² Gary Dagorn, „Comment la SNCF et l'Etat ont «délaissé les trains du quotidien» au profit du TGV“, *Le Monde*, 14. јул 2018.

¹³ Danièle Guinot, „La SNCF étend ses TGV Ouigo et ses tarifs à bas prix“, *Le Figaro*, 11. септембар 2018, 1-3.

¹⁴ Valérie Collet, „Déraillement du TGV à Marseille: la rupture d'un rail en cause“, *Le Figaro*, 4. септембар 2018, 3, Aude Bariéty, „Accident du TGV Est: la SNCF et sa filiale Systra mises en cause“, *Le Figaro*, 30. октобар, 2017.

Интересантно је и поређење слика у овим часописима, посебно избора слика које приказују TGV, и оних које приказују метро и јавни превоз приградских насеља Париза. Тако, слике у левичарском *Le Nouvel observateur*-у уобичајено приказују возове који пролазе кроз приградска насеља или села, у *Le Monde*-у су најчешће слике TGV-а који јури кроз сиромашну околину засеока, мигрантских насеља, или поред графитима ишараних зидова градских гета, што треба да симболично прикаже друштвене неједнакости, премда су ипак много чешће слике возова док стоје на главним станицама, а у *Le Figaro*-у се ретко срећу слике возова изван првих десет централних париских арондисмана. Такође, када упоређујемо ову врсту „случајне пропаганде“ француске левице и деснице, не треба сматрати безначајним што *Le Figaro*-ов воз (као и његови путници), уме „случајно“ да пројури испод француске заставе или се затекне у позадини Ајфелове куле, Инвалида или статуе Светог Лазара, као што се заставе Немачке и Француске нађу „случајно“ истурене испред застава осталих земаља ЕУ на платформама на којима говори Макрон, док воз *Le nouvel observateur*-а „случајно“ изгледа као „воз позитивне дискриминације“ у коме само припадници мањина имају право на карту. Посматрајући ове феномене са дистанце, требало би још да истакнемо да се многи путници са слика из *Le Nouvel observateur*-а никада у свом животу нису возили *Le Figaro*-овим возовима, као ни велика већина француских студената (Baudelot, Establet, 2000:76). Ипак, изгледа да то никако не спречава *Le Figaro* да са реториком готово сличном „жутој штампи“ истакне сваки инцидент у приградском метроу (о коме иначе ретко пише) у коме се нађу уплетени припадници националних мањина.¹⁵

Битка за радни статус – затварање или отварање круга?

Основно питање захтева штрајкача, промена радног статуса запослених у SNCF-у, уједно је и најважније политичко питање које се покреће око штрајка и програма Макронових реформи. Симболична важност овог питања била је одавно јасна и левици и десници. И у *La Liberation*-у¹⁶ и у *Le Figaro*-у¹⁷ предвиђају да ће се управо око тог питања водити највећа борба јер 2015. године, Макрон, као тадашњи министар привреде, није предлагао ни изблиза тако смелу реформу радног статуса радника SNCF-а и осталих запослених у јавном сектору.¹⁸ Ако Макрон „поломи зубе“ на радном статусу SNCF-а, биће немогућа даља реформа осталих јавних сектора. Ако радници SNCF-а, који чине историјско језгро штрајкова и отпора економском нео-либерализму, који спадају међу последње раднике јавног сектора којима је још увек омогућено уживање у остацима привилегија радног законодавства државе благостања, и који су, као категорија, у Француском јавном сектору „најближи“ до сада већ поп-

¹⁵ *Le figaro*, „Lyon: vaste opération de police dans un TGV“, 13. јануар 2018, 1-2, *Le Figaro*, „Un homme criant «Allah akbar» interpellé dans un TGV et hospitalisé“, 12. септембар 2018.

¹⁶ *Le Liberation*, „Le Sénat de droite adopte un projet de loi Macron encore plus libéral“, 12. мај 2015.

¹⁷ *Le Figaro*, „Travail: Macron veut continuer les réformes“, 16. јун 2015.

¹⁸ *Le Liberation*, „Loi Macron, les réformes qui fâchent“, 29. мај 2015.

рилично изумрлој категорији у нео-либералној Европи – радничкој класи са сталним послом – буду силом нових закона (који су већ прошли гласање у парламенту) претворени у раднике са ППП статусом (Привремено-повремени послови), изложене конкуренцији слободног тржишта и издвојене из државних социјалних програма, онда неће само бити сломљена политичка моћ „језгра“ синдикалног отпора будућим реформама, већ ће „пасти“ вишедецинијски мит о Француској као о „држави социјалне правде“.

Питање радног статуса је двозначно питање о историјским процесима. С једне стране то је питање да ли се потенцијалним решавањем спора око радног статуса „затвара“ ера „државе социјалне правде“ а отвара „ера нео-либерализма“, како тврди левица, или се пак „затвара ера доминације синдиката, и отвара ера слободе потрошача“ како тврди десница. С друге стране то је још теже питање, питање о завршетку ере моћи и утицаја француске јавности на одлуке политичког врха, или питање о почетку одумирања солидарности и емпатије међу грађанима. Такође, то је и питање које треба да означи или „крај почетка“ Макронових реформи или „почетак њиховог краја“.

Док се „лева штампа“ бори за то да се захтев за одржањем радног статуса железничара истакне у први план, упозоравајући на могуће финансијске и друштвене катастрофе, и истичући важност „француске традиције социјалне правде“ и политичког утицаја синдиката, готово повезујући питање SNCF-а са питањем опстанка тековина револуције, „десна штампа“ се труди да га маргинализује, истакне као привилегију и „кастински табу“, „историјски забран“ синдиката који „владају силом“, постави у контекст „неопходне патње зарад бољег сутра“ и обори његов етички кредибилитет контрапитањем о квалитету услуге коју SNCF пружа.

Чак и *Le Monde*, говорећи о овоме, наизглед прекида своју вишедеценијску традицију (дискутабилне) уздржаности и допуштања анализама интервјуа и статистичким бројкама „да саме говоре оно што аутори мисле“.¹⁹ Заузимајући став, додуше не тако радикалан као *Le Nouvel observateur*²⁰ и *La Liberation*²¹, који увођење прекарних послова у француски јавни сектор виде као корен будуће економске катастрофе по принципу деструкције потрошачке моћи (Keynes, 1936:39) и потпуног нестанка финансијске извесности за све запослене у Француској, *Le Monde* јасно истиче да постоји ризик да ће прелазак „заштићеног“ радног статуса радника SNCF-а на прекарни радни статус донети нову еру несигурности у Француски јавни сектор на коју он можда неће моћи да се привикне без потреса.²²

¹⁹ Anna-Ael Durand, „Sept idées recues sur le droit de greve“, *Le monde*, 7. Мај 2018, Eric Beziat, „CNSF: la grève est-elle en train de s'essouffler?“, *Le monde*, 13. април 2018.

²⁰ Matthieu Aron, „Droit d'asile : le double discours d'Emmanuel Macron“, *Le nouveau observateur*, 10. јануар 2018.

²¹ *Le Liberation*, „Pauvreté Macron tend la main gauche“, компилација текстова, 13. септембар 2018, стр. 2-4, 24-27, 14-17.

²² Alexandre Lemarié, „Les trois projets de loi de la réforme des institutions“, *Le Monde*, 5. мај 2018.

Le Figaro на ово одговара „суптилним“ навијањем за реформу²³ у коме се користи својим традиционалним оружјем, „одабиром“ стручњака који ће интервјуисати и испитаника које ће анкетирати. „Наметање“ анализе „експерата“, карактеристично за овај лист, у смислу у коме га је Бурдије повезивао са нео-либералном пропагандом, овде нарочито долази до изражаја. *Le Figaro* истиче научни ауторитет професора економије Пјера Бентата-а (Pierre Bentata) који сматра да је штрајк SNCF-а заправо начин „одбране кастинског интереса“ мањинске друштвене групе који „наноси штету друштву као целини“.²⁴ Бентата и остали економски стручњаци, редовни дописници *Le Figaro*-а, постављају увођење конкуренције у јавни сектор као апсолутни императив модернизације, јер сматрају да ће оно нужно донети истовремено побољшање услуга, опадање цена и економски просперитет.²⁵ Интересанто је приметити да већина ових стручњака долази из тзв. „Grandes écoles“ (великих школа, најпрестижнијих високообразовних установа у Француској од времена Наполеона), које је Бурдије називао полигонима за обуку „Noblesse d'Etat“ (државног племства), као и сам Макрон, који је завршио ENA (Ecole Nationale d'Administration). Про-реформистички настројени стручњаци *Le Figaro*-а енергично бране извештаје Жана-Сирила Спинете (Jean-Cyril Spinetta), садашњег творца плана реформе радног статуса SNCF-а, бившег реформатора ваздухопловства, који је такође припадник „Grande école“ интелигенције и Макронов „први егзекутор“ (надимак из *Le canard enchaîné*) планова реформе.²⁶

Супротно стручњацима из *Le Monde*-а и *La Liberation*-а, експерти *Le Figaro*-а тврде да је реформа заправо добра за SNCF и да их једино она може спасити од дугова, и за досадашње пословне неуспехе окривљују лењост железничара, позивајући на реформе које ће их „натерати да раде“.²⁷ Ово опет, наравно, прати типичан десничарски наратив у европској критичкој штампи, баш као што *L'Obs* (*Le nouvel observateur*) и *La Liberation* пружају „статистичке доказе“ за „типично леве“ претпоставке.

У чему је онда битна разлика између стручних мишљења које ови листови бирају да прикажу? Управо у томе што *Le Figaro* изнад свега истиче стручност својих „Grandes écoles“ ђака изнад свих осталих, и чак се често поставља као једини ауторитет генерализујући анализе својих социјалних и економских питања закључком да је „сва стручна мисао у Француској подржала реформу“, док *L'Obs*, *Le Liberation*, и типично најнеутралнији *Le Monde* допуштају плурализам мишљења.

Le Figaro нарочито оштро напада машиновође SNCF-а, оптужујући их да „бране свој класни забран“ и непрестано истиче разлике између њих и осталих

²³ *Le Figaro*, „SNCF : le gouvernement reste ferme face aux pressions des syndicats“, 26. април 2018.

²⁴ Pierre Bentata, „SNCF : les syndicats de cheminots ne s'intéressent qu'à leur statut, pas aux usagers“, *Le Figaro*, 12. март 2018.

²⁵ *Le Figaro avec Reuters Magazine*, „SNCF: les syndicats appelés à reprendre les négociations“, 24. април 2018.

²⁶ Salomé Garganne, „Ce que prévoit le rapport Spinetta pour remplacer le statut de cheminot“, *Le Figaro*, 2. фебруар 2018.

²⁷ Mathilde Visseyrias, „SNCF: une libéralisation progressive et des garanties pour les cheminots“, *Le Figaro*, 30. март 2018.

запослених у јавном, а нарочито у приватном сектору²⁸. Главна оптужба коју *Le Figaro* износи против SNCF-а је логички парадоксална; у нескладу је с индивидуалистичким и „нео-социјал-дарвинистичким“ духом реформе, а можда је опет, њему застрашујуће слична. *Le Figaro* оптужује раднике SNCF-а да су заинтересовани „само за своју материјалну добробит“²⁹, за коју „не презају од посезања за силом“³⁰, и да су занемарили „права на коректну услугу својих корисника“.³¹

Пишући за *Le Figaro*, професор емеритус економије на универзитету у Лиону, Ерван Ле Ноан (Erwan Le Noan), износи да су за разлику од француских потрошача, Британци „презадовољни“ побољшањем услуге своје железнице након приватизације³², док, са друге стране, анкете британских потрошача и статистике EUROSTAT-а показују да је британска железница у много горем стању после приватизације (побољшане су услуге у сектору за богате, али су се у свим осталим секторима оне погоршале), и да већина британских корисника услуга железнице жели да се она поново национализује.

Интересантно је како ова „политика субјективно-стручне анализе“ понекада крајње једноставно нестане када *Le Figaro* почне да се бави питањима „од националног значаја“, како та питања често називају и новинари и интервјуисани³³, и са којом брзином у тим тренуцима „прикривено“ пређе у „отворено“. Још је интересантније како Ivan Rioufol, чувени новинар и есејиста, и један од главних уредника *Le Figaro*-а отворено говори како је „тривијално питање радног статуса машиновођа“ истиснуло „право питање тероризма“ и како „фрка која се диже око Макронових реформи“ заправо одвлачи пажњу грађана од кључног питања за „будућност нације“ – исламизације.³⁴

Овај интервју (који *Le Figaro* води са својим новинарем), сам по себи није довољан да би се *Le Figaro* окарактерисао као екстремно-десничарски или исламофобични лист, али указује на устаљену политику десничарске „тривијализације“ у Француској, и политику „замене теза“ – у наставку интервјуа, на постављено питање о пензионом осигурању, Риуфол одговара контрапитањем о мигрантској кризи.

Постулати глобалне нео-либералне реформе на тесту у SNCF-у

Основни аргумент којим Француска десница брани своју проформистичку политику јесте идеја о томе да је могуће повећати продуктив-

²⁸ Valérie Collet, „Le statut de cheminot, un tabou pour les syndicats de la SNCF“, *Le Figaro* 15. март 2018.

²⁹ *Le Figaro* „SNCF: les syndicats de cheminots craignent un "passage en force" par ordonnances“, 22. фебруар 2018.

³⁰ Исто.

³¹ Pierre Bentata, „SNCF : les syndicats de cheminots ne s'intéressent qu'à leur statut, pas aux usagers“, *Le Figaro*, 12. март 2018.

³² Erwan Le Noan „Ce que le statut des cheminots révèle du service public“, *Le Figaro*, 22. фебруар 2018.

³³ Salomé Garganne, „Ce que prévoit le rapport Spinetta pour remplacer le statut de cheminot“, *Le Figaro*, 2. фебруар 2018.

³⁴ *Le Figaro*, „Ivan Rioufol: «Pourquoi les cheminots déraillent»“, 6. март 2018.

ност смањењем броја радника. Та идеја је такође један од заједничких темеља глобалних економских реформи од времена Роналда Регана и Маргарет Тачер. Ово је такође суштинско питање које стоји иза приватизације предузећа, тржишне експанзије и мултикорпорационизма, и уско је повезано са императивом штедње и имеративом конкуренције, два главна принципа глобалне економије који су се нарочито „издвојили“ од остатка идеја нео-либералне економије после кризе 2008. године. Лева и десна штампа постижу консензус у убеђењу да ће потенцијал ове идеје да „оправда“ или „осуди“ реформу бити од кључне важности у формирању става јавног мњења о штрајку SNCF-а. Оно у чему се надмећу јесте „уверљивост“ одговора на питање о ценама које ће морати да буду плаћене да би се спровела ова политика.

Како упозорава *Le Monde diplomatique* реформа SNCF-а би, због чињенице да ће железница из националне својине прећи у статус јавног акционарског друштва, могла да доведе до озбиљног погоршавања или чак потпуног затварања „споредних“ линија железнице³⁵, јер би исплативи путеви транспорта много више привлачили инвестиције³⁶, те би самим тим недовољно профитабилне линије (приградске и провинцијске) биле угрожене. Ово би могло да буде веома опасно по стотине хиљада француских грађана са периферија, из села или мањих градова, којима железница представља основни вид транспорта³⁷ (интересантно је напоменути да се за линије Île de France-а већ уводе нови програми удобности, који подразумевају и уграђивање посебних апарата за пуштање класичне музике, док многе линије приградског метроа једва да имају читаве вагоне)³⁸, али и погубно за саму Француску инфраструктуру.³⁹

Le Figaro, напротив, тврди да је опасност од приватизација левичарска „фантазија“ од које би влада требало „да престане да се плаши“.⁴⁰ Фигароове стручне анализе по први пут почињу да „снижавају“ свој узвишени ниво стручности када говоре о приватизацији.⁴¹ Крајње замагљено, оне настоје да сажму домен спекулација и претпоставки, и из њега „исцеде“ потенцијалне закључке о правилностима, који и даље остају више него непотпуни и ограничени на веома узан спектар анализе. На пример, оне упорно говоре о „позитивним резултатима“ које је приватизација железнице дала у иностранству, наводећи „светле“ примере Шведске, Швајцарске и Италије⁴², и изнад

³⁵ Benoît Duteurtre, „Il paraît que les petites lignes de chemin de fer coûtent trop cher“, *Le monde diplomatique*, април 2018.

³⁶ Vincent Doumayrou, „Quand l'État français sabote le train“, *Le Monde diplomatique* 6. јун 2017.

³⁷ *Le Monde diplomatique*, „La réforme de la SNCF annonce-t-elle la disparition du service public ferroviaire?“, 10. април 2018.

³⁸ Juliette Volcler, „Le marketing sonore envahit les villes“, *Le Figaro*, 13. април 2013.

³⁹ Juliane Michi et Valerie Solano, „Trente-six compagnies pour une ligne de chemin de fer“, *Le monde diplomatique*, 6. јун 2018.

⁴⁰ *Le Figaro*, „SNCF : le gouvernement balaye le «fantasme» de la privatisation“, 14. мај 2018.

⁴¹ Jean-Yves Guérin, „La Française des jeux se prépare à la privatisation“, *Le Figaro*, 19. јул 2017.

⁴² Pierre Bentata, „SNCF : les syndicats de cheminots ne s'intéressent qu'à leur statut, pas aux usagers“, *Le Figaro*, 12. март 2018.

свега пример Британије, који је јако дискутабилан.⁴³ *Le Monde* насупрот томе исказује више него очигледну сумњу у анализе *Le Figaro*-а, наводећи да ако се уопште може говорити о побољшању квалитета услуге у овим примерима, онда је то побољшање ограничено само на за инвеститоре „популарне“ главне линије, док су оне споредне потпуно запостављене.⁴⁴ Такође долази до повећања безбедности, као и цене, али само за путнике прве класе, док сви остали сегменти јавног транспорта постају све несигурнији и запуштенији. Многи од њих се гасе постајући превише скупи за одржавање. Уместо некада редовних линија јавног сектора, сада потребе предграђа, руралних делова и малих градова задовољавају приватни превозници са монополским ценама и нередовним услугама. Изнад свега, *Le Monde* истиче да ће се права радника и њихови приходи после реформе наћи на најнижем нивоу после 1910. године, и да ће такозвана „прикривена“ (влада инсистира да ће SNCF бити, бар у првом тренутку, јавно акционарско, а не приватно деоничарско друштво)⁴⁵ приватизација бити историјски гледано потпуна новина у историји Француске железнице.⁴⁶ Према прогнозама које даје *Le Monde diplomatique* цена карата ће скочити на свим нивоима, што ће „долити уље на ватру“ напетости политичкој и економској ситуацији. Дакле, према овој тези, огромна „цена реформи“ биће плаћена кроз симултано повећање цене и смањивање дела прихода намењеног самим радницима железнице.⁴⁷

Поред „привилегија“, радницима SNCF-а врло вероватно ће бити смањене и плате, иако се *Le Figaro* томе противи истичући да „то не мора бити случај“ под једним условом-„ако буду добро радили“.⁴⁸ Ово нас подсећа на традиционално пропагандно „кокетирање“ са меритократијом, толико карактеристично за реформе из времена Роналда Регана. „Жале се да влада не ради добро – у реду, нека раде сами како знају“, типична је фраза оних који се залажу за „малу државу“ још од Спенсерове и Смитове епохе, и данас је поново налазимо у свом „нерафинираном“ социјал-дарвинистичком облику у *Le Figaro*-у.⁴⁹

У наслеђе старог економског либерализма такође спада и идеја да ће мање радника радити ефикасније и тако произвести истовремено и уштеду и повећање профита. Императив конкуренције на тржишту у Макроновој реформи такође „подразумева“ и повећање конкуренције на тржишту рада. Иза те старе теме која сада васкрсава у „новом руху“ крије се и идеја о

⁴³ Erwan Le Noan „Ce que le statut des cheminots révèle du service public“, *Le Figaro*, 22. фебруар 2018.

⁴⁴ Juliane Michi et Valerie Solano, The great train robber, *Le monde diplomatique*, јун 2018.

⁴⁵ Jullien Dray, „SNCF : le gouvernement "prépare la privatisation", *Le nouvel observateur*, 1. април 2018.

⁴⁶ Eric Albert, „En 1910, le Royaume-Uni comptait 121 compagnies de train“, *Le Monde*, 9. септембар 2018.

⁴⁷ Benoît Duteurtre, „Il paraît que les petites lignes de chemin de fer coûtent trop cher“, *Le monde diplomatique*, април 2018.

⁴⁸ Pierre Bentata, „SNCF : les syndicats de cheminots ne s'intéressent qu'à leur statut, pas aux usagers“, *Le Figaro*, 12. мај 2018.

⁴⁹ *Le Figaro*, „Ivan Rioufol : «Pourquoi les cheminots déraillent»“, 6. мај 2018.

„послушности радне снаге“ коју апсолутна слобода тржишта прећутно гарантује, а данас је отелотворује Риуфолова фраза „неће да раде, има ко хоће.“ *Le Liberation* и *L'Obs* истичу да ће ова реформа, ако буде спроведена, „закуцати последњи ексер у ковчег“ финансијске сигурности радника SNCF-а⁵⁰ (што ће, опет, бити само „видљива последица“ много свеобухватнијег европског феномена реформе)⁵¹. Такође, тврде да ће Макронова реформа јавног и приватног сектора бити озбиљан ударац и за класну проводљивост уопште, и за тржишну конкурентност мале и средње привреде.⁵² У случају SNCF-а предвиђају да ће на овом питању бити примењен стари нео-либерални образац: субвенционисати оне којима иде добро, на рачун оних којима иде лоше, што нас враћа на стару Хобсову мисао да је слободна конкуренција „bellum omnium contra omnes“, односно рат у којем, током времена, нужно мора да се појави макар привремени победник који ће имати монопол. Како тврди *Le Monde diplomatique*, конкуренција је релативан појам. Питање је да ли ће „освајање“ јавног сектора од стране конкуренције са собом носити побољшање услуге и контролу цена, као у економској теорији Е. Ле Ноана, или ће „мали и средњи“ постати плен „великих“ са којима не могу да се носе у „праведној конкуренцији у којој су сви једнаки“ на слободном тржишту, што би био Француски „déjà vu“ приватизације у Источној Европи или доста суптилнијег гашења малог и средњег предузетништва у Британији након Тачеристичких реформи.

Сламање првог таласа отпора - Реакције на штрајк и последице реформе

Први план Макроновог програма реформи јавног сектора прошао је гласање у сенату са лакоћом скоро без преседана у целокупној историји реформи француског радног законодавства од XIX века. Између гласања у Сенату и финалног потврђивања закона о реформама у „Assemblée nationale“ дошло је до преговора између представника синдиката у штрајку, Макронове администрације и удружења „патрона“, односно послодаваца (управе) у SNCF-у. Ово се у потпуности уклапа у већ виђен Макронов образац борбе против синдиката који се састоји од комбинације преговора, притисака и медијске офанзиве уместо досадашњег „подстицања“ медијске тишине, карактеристичног за француске председнике у тренуцима криза. Једини уступци према радницима који су преговори донели били су не тако јасно обећање да ће будуће проблеме радника (под којима се прећутно подразумевају питања која ће настати после спровођења реформи, као да су оне већ спроведене), решавати трилатерална комисија састављена управо од представника ова три тела, с тим што ће чак и онда представници синдиката моћи да буду лако надгласани од стране представника владе и патрона, по принципу некадашње скупштине сталежа.

⁵⁰ Christian Paul, „SNCF: une réforme qui n'est pas sur les bons rails“, *Le Liberation*, 4. април 2018.

⁵¹ Pauline Moullot, „La privatisation de la SNCF, est-elle une exigence de l'UE ?“, *Le Liberation*, 5. април 2018.

⁵² Jullien Dray, „SNCF : le gouvernement "prépare la privatisation", *Le nouvel observateur*, 1. април 2018.

Други уступак који је учињен радницима, заправо много више усмерен према управи SNCF-а, јесте преузимање дуга у вредности од 35 милијарде евра од стране владе, што чини тек нешто више од половине укупног дуга SNCF-а од 54,6 милијарди. Ипак, постоје индикације да је Макронова администрација свакако планирала преузимање овог дуга од самог почетка, али се то питање није нашло у првом нацрту реформи, јер се рачунало да се касније може употребити током преговора.

Ипак, и ова два незнатна „уступка“ била су довољна да сви синдикати радника SNCF-а осим два, иначе најрадикалнијих и највише левичарски оријентисаних, престану са штрајком. Такође, сама реакција француске јавности и ниво борбености штампе показују завршетак једне епохе исто толико колико и економске реформе које ће увести прекарне послове у јавни сектор. До великог „беса јавности“ који се очекивао никада није дошло. Иако су реформе биле много радикалније него 1995. године када су изазвале масовне демонстрације у знак подршке штрајку, данас су оне прошле „готово без реакције“, бар у поређењу са оним што би се сматрало реакцијом када је у питању Француско јавно мњење.

Један од битних узрока томе може бити и примена тзв. „перличастог штрајка“ (*la grève perlée*) који је успео једино „да изнервира“ грађане и окрене их против захтева радника SNCF-а. Такође је битан узрок и чињеница да су током последњих двадесет година већ реформисани велики делови јавног сектора, а приватни још више „либерализован“ и проширен, те се није могла ни очекивати „изненађујуће“ велика солидарност грађана и подршка радницима SNCF-а.

На крају, потребно је сагледати битне последице штрајка, оне већ остварене, оне хипотетичке и оне за које већ имамо гаранције да ћемо их видети у скорој будућности. Растући осећај неизвесности, губитак финансијске сигурности, раст инвестиција патрона са смањивањем прихода радника само су неке од њих. Прогнозе се крећу од најмрачнијих, од тога да се у SNCF-у може поновити трагедија бројних самоубиства радника Поште из 2009. године, до тога да ће се радници, нарочито они млађи, изузетно брзо привићи на реформу. Оно у шта можемо бити сигурни јесте да, какав год да буде резултат, јавност неће према њему показати ни делић оног интересовања које је имала током штрајка 1995. године, сем ако то не промени нови генерални штрајк, који треба да почне за неколико дана.

Нов начин борбе владе

Штампа се и даље сукобљава око тога колико је Макроново гушење отпора синдиката реформама ново, а колико преузето из тзв. „добрих“ искустава Британије и Америке, и са друге стране „грешака“ Оланда, Митерана и Саркозија. Ипак, она се слаже у једном погледу – колико год да је Макронова стратегија била успешна у самом „гурању“ реформе радног законодавства, она му је такође и донела већу непопуларност него његовим претходницима.

У новом светлу штрајка железничара, у француским медијима поново је оживео догађај из времена председничке трке. Наиме, у међупериоду између

две рунде избора, јануара 2017. године, дошло је до штрајка радника Whirlpool-a у Амијену због објаве менаџмента да ће производњу пребацили у Пољску због јефтине радне снаге и пореских олакшица, и да ће затворити фабрику у Француској (Mosimann, 2018:27). Велики штрајк у Амијену био је много више од обичне платформе за политички опортунизам оба кандидата. Био је то полигон за тестирање техника пропаганде и манипулације медијима, истих техника које ће до краја изборне трке обележити борбу Макрона и Ле Пенове.

У извештају новинара из *Le monde diplomatique*, који настоје да изенесу неутралан приказ дешавања, видимо путеве „освајања” јавног мњења оба кандидата, који се „откривају“ кроз сам одабир циљних група за прва јавна појављивања у Амијену.⁵³ Наиме, Макрон се прво састаје са изабраним представницима синдиката (циљна група ка којој ће бити усмерени и скоро сви потоњи покушаји његове администрације да се пацификује штрајк железничара) (Mosimann, 2018:31). Овај састанак заказује у центру града Амијена, као и већину својих каснијих састанака са представницима синдиката, правећи тако симболичну паралелу између садашњости и француске политичке историје, односно њеног демократско-револуционарног дела који је нераскидиво повезан са градским трговима. Такође, овде долази до изражаја и симболика транспарентности, јавног простора, урбаног друштвено-културног контекста (који је био нераскидиво везан са политичким активностима француских градова још од времена позног средњег века и ране модерне историје), као и апел на грађанство, нарочито средњу и вишу средњу класу, друштвене групе ка којима је највише усмерена његова пропаганда и из којих му, такође, долази и највећа подршка. Он јасно поручује да моћ одлучивања није у фабрикама и у радничким саветима, као ни на улицама, већ у центру града, на градским трговима.

Симболика споменика револуцији и демократији, у позадини његових преговора са синдикалним представницима, који се заједно са заставама ЕУ и Француске, и наизглед случајно у позадини истакнутих застава осталих земаља ЕУ, често појављују и у позадини његових политичких платформи, нарочито када се оне баве економским питањима, говори о стављању фокуса на економску моћ изнад финансијске добробити становништва, и изнад свега о симболичној репрезентацији Макронове основне идеје како „само економска моћ може заштити демократију“.⁵⁴ Док са друге стране, преговарајући само са изабраним представницима синдиката, он намеће симболичку везу француског политичког центра (и његовог историјског афинитета према представничкој демократији) и тренутне политичке ситуације, доста подгрејане његовом реториком о „вези демократског принципа и слободне тржишне економије у Француској и САД” и „вези између слободног тржишта и веће централизације Европске Уније“.

⁵³ Emilien Ruiz, „De Saint-Just à Macron, variations sur un même thème”, *Le monde diplomatique*, 28. април 2018.

⁵⁴ Lilian Alemagna, „Philippe Martin: «Ça ne me choque pas qu'on demande un effort aux retraités»”, *Le Liberation*, 3. септембар 2018.

Ле Пенова, са друге стране, своју кампању води на изразитије популистичкој основи. Она одлази у саму фабрику (интересантно је и време посете, у после-подневним часовима, у контрасту са Макроновим састанком који се одржава ујутру, у време када би радници нормално почињали да раде), демонстрирајући како жели да разговара директно са радницима. У демонстрацији солидарности пуној театралног патоса, она износи „разумевање“ према захтевима штрајкача. Она прокламује да је митинг у центру града нерепрезентативан⁵⁵, и да изабрани представници синдиката не представљају интересе „обичног радника“, алудирајући тако и на Макронов „савез са елитама“ који се „противи интересима народа“. Речи њеног говора, које *Le Figaro* са нескривеним одушевљењем преноси, конципиране су тако да праве кључну везу између радничке и колективне солидарности и „националног духа“.⁵⁶ Многе тезе из њеног говора заправо су преузете из саме прокламације радничких захтева, са интересантном разликом што Ле Пен додаје и наглашава реч „француски“ пре скоро сваког појављивања речи „радник“.

Акција Ле Пенове тера Макрона да одговори својим појављивањем у фабрици. *Le nouvel observateur* говори о „трци у национализму“⁵⁷, која би се пре могла протумачити као „трка у популизму“ између два кандидата. Сукоб у Амијену, иако поред обимног простора који је заузео у медијима и даље само један од многих сличних сукоба, пресудно је утицао на формирање Макронове политике према штрајкачима која ће се касније манифестовати и у случају штрајка железничара. Интересантно је да се после „битке“ за Амијен, Макронова кампања све више посвећује спољнополитичким питањима односа са ЕУ, са све јачим контекстом „велике француске улоге“ у детерминисању нових токова „централизоване и јаче Европе“, на рачун питања о домаћој економији и планираној реформи закона о раду, која је и довела до штрајка железничара.

The Economist ставља штрајк SNCF-а у дубљи и шири глобално-политички контекст.⁵⁸ Указујући на везу између Макронове унутрашње и спољне политике, *The Economist* инклинира ка ставу да су Макронове економске реформе више последица његовог посезања за реформом ЕУ, у којој Француска има „месијанску“ улогу вође у новој „централизованој“ будућности Европске Уније, него што је у питању обрнут случај, дакле „замена“ финансијске сигурности за „европску хегемонију“.

Аналитичари из *The Economist* потврђују своје пређашње виђење да је управо штрајк SNCF-а поље на коме ће се поломити копља Макронове администрације али и опозиције њеној глобалној политици. Такође, они изражавају уверење (које ће се касније показати као тачно) да ће штрајк SNCF-а бити историјски преседан у Француској.⁵⁹

⁵⁵ Исто.

⁵⁶ Emmanuel Galiero, François-Xavier Bourmaud, „Débat: Macron tient le choc et s'impose face à Le Pen“, *Le Figaro*, 4. мај 2017.

⁵⁷ Philippe Lemoine, „Le populisme, maladie infantile de l'âge numérique“, *Le nouvel observateur*, 12. мај 2018, 2.

⁵⁸ *The Economist*, „Why France's government has not caved in on the railway strikes“, 6. јун 2018.

⁵⁹ Исто.

„Француска је земља у којој је железница имагинарна ствар за већину становника, али је зато штрајк железничара више него ефективан начин за обарање свих покушаја реформе радног законодавства“-чувена је реченица са којом почиње ова анализа. Ипак, ово ће бити једна од ретких прилика да влада успе да „изгура“ свој програм реформи у парламенту, са „до сада најмањим уступцима и променама“ и поред отпора железничара. Такође, ово је први пут да у послератној историји Француске, штрајк SNCF-а постаје питање које управо влада не „сакрива“, већ игнорише, чак би се могло рећи и „показује“ у медијима, као нов начин показивања политичке немоћи штрајка, и са новом идејом окретања француске јавности против штрајкача.

И заиста, Макронова стратегија борбе против штрајкача следила је образац из Амијена. Он се никада није трудио да се штрајкачима приближи, за разлику од Ле Пенове, али зато му управо та уздржана позиција служи одржавању пропагандне слици о „великом економском стручњаку“, супериорном и уздржаном према „емотивним и ирационалним“ потребама оних који не разумеју „узвишене мисли“ његовог „Grande École“ круга, коју његов „телохранитељ“ *Le Figaro* истиче као „сву стручност Француске“. Са друге стране, он врло радо користи преговоре као симболични приказ своје воље за компромисом и своје посвећености демократији, и спреман је да одржи десетине рунди преговора без резултата. Само што, у случају SNCF-а, како то истиче *La Liberation*, одбија да им призна важност чак и симболичним појављивањем, већ их у потпуности препушта својим сарадницима, Елизабет Борн и Едуару Филипу, приказујући тако колико је питање штрајка за њега „тривијално питање“⁶⁰. Он јако ретко говори о штрајку али, такође, не покушава да громогласно брани своју реформу и да се „оправдава“ дуговима и кризом, као што су то чинили његови претходници.⁶¹ Напротив, он у тренуцима медијске популарности штрајка покреће нове и нове идеје о својој „величанственој“ реформи Европске политике, и посвећује се, према шалјивим речима *Le Canard enchainé*. постављају позоришне сцене на којој он „игра Наполеона, а Меркелова Марију Луизу“.

Политика у којој Француска треба да изгледа као спасилац „клонуле“ Европе а „капетан из Елизеа“ као „*restitutor orbis romanum*“, треба заправо да представи колико је штрајк немоћан да задржи плимју „неизбежне“ реформе која ће се, попут Револуције, из Француске прелити на Европску Унију. Нео-Либерализам „Grande École стручњака“ треба у овом случају да буде просветитељски покрет који ће се борити против „анахроне“ идеје социјалне правде.

Нов начин борбе синдиката

И синдикати су изабрали нови начин борбе, нову врсту штрајка коју штампа назива „перличасти штрајк“, према начину на који се радни и нерадни дани смењују, попут бисера у огрлици. Овај начин штрајка подразумева да се у свакој недељи смењују два нерадна и три радна дана, и примењиван је током читавог трајања штрајка. Дакле, SNCF никада није потпуно престао са радом,

⁶⁰ Jérôme Lefilliâtre, „Jean-Pierre Elkabbach: «Je ne pouvais pas ne pas entrer dans la grève»“, *Le Liberation*, 14. септембар 2018.

⁶¹ Franck Bouaziz „Mauvais karma pour les cars Macron“, *Le Liberation*, 6. септембар 2018.

за разлику од много других случајева у његовој седамдесетогодишњој историји штрајкова⁶², и ово је, према генералном консензусу који постижу *Le Monde diplomatique*, *Le Liberation* и *Le nouvel observateur* један од главних узрока неуспеха штрајка да уздрма Француску јавност.⁶³

Le Mond сведочи да је „перличасти штрајк” постигао једино да „до краја изнервира грађане и одвоји их од подршке синдикатима“⁶⁴. Возови су радним данима ишли нередовно и каснили, али корисницима је најтеже падало што никако нису могли да „ухвате“ правилност ређања перли и нису били добро информисани који су дани радни а који не.

Le nouvel observateur приписује ово „заstraшујућој“ неодлучности штрајкача и чињеници да је замисао главних представника синдиката више био „демонстративни“ штрајк који ће приволети владу на преговоре, а не „одлучан отпор“ који ће сломити програм реформи⁶⁵. *Le Libération* поставља кључно питање – шта је то што је учинило да сам штрајк, иако један од најдужих, буде истовремено и један од „најмекших“ у дугој и бурној историји штрајкова SNCF-а?

Пре свега, одговор на ово питање треба тражити у новој исторјско-друштвеној позицији радника SNCF-а и новим захтевима који пред њих ставља ера криза, прекарних послова и растуће економске неизвесности. *Le Monde* извештава о начинима на који су се различити радници „довијали” да испуне захтеве солидарности у штрајку и истовремено да задовоље своје основне животне и економске потребе. Неки су „штрајковали“ током 59 минута а у току последњег минута откуцавали радну картицу да им радни сат не би био одбијен од плате. Други су рачунали губитке у плати које ће им направити штрајк и на основу тога изводили рачуницу колико дана учешћа у „перличастом штрајку“ могу себи да приуште.

Кондуктери SNCF-а имали су идеју да спроведу другачији вид штрајка, који су већ испробали 1995. године, штрајка који би имао много већу и ефективну и симболичну вредност.⁶⁶ Наиме, планирали су да долазе на посао, али да не наплаћују карте путницима. Овим би ускратили профит и себи али и држави, и приказали идеју о превозу као о јавном добру свих грађана. Међутим, од тога су убрзо одустали, плашећи се законских последица (Едуар Филип и његови сарадници изнашли су начин да прогласе овај вид штрајка „илегалним“ по принципу по коме путник плаћајући карту, „плаћа своје осигурање у случају несреће”), и вратили се идеји „перличастог штрајка” и политици „константног упозоравања” владе.

⁶² Anna-Ael Durand, „Sept idées recues sur le droit de grève“, *Le monde*, 7. мај 2018.

⁶³ Anne-Ael Durand, „Neuf questions pour comprendre la réforme de la SNCF“, *Le monde diplomatique*, 21. mart 2018, *Le Liberation*, „Loi Macron, les réformes qui fâchent“, 29. мај 2015, Jullien Dray, „SNCF : le gouvernement "prépare la privatisation“, *Le nouvel observateur*, 1. април 2018.

⁶⁴ Anna-Ael Durand, „Sept idées recues sur le droit de grève“, *Le monde*, 7. Мај 2018.

⁶⁵ Jérôme Lefilliâtre, „Jean-Pierre Elkabbach: «Je ne pouvais pas ne pas entrer dans la grève»“, *Le Liberation*, 14. септембар 2018.

⁶⁶ *Education-populaire*, „Democratie contre technocratie, discours de Pierre Bourdieu aux cheminots grévistes le 12 décembre 1995, à la Gare de Lyon“, 4. Април 2018.

Le Libération наводи узроке овако „млаког“ штрајка – растућу економску несигурност која је терала раднике да се повинују „новим законима отпора“ у „новом времену“ и опадање солидарности, главног „повезујућег фактора“ штрајка из 1995. године и јавности, поред „уздицања конкуренције“ на место које је некада заузимао „колективни идеал“. Ускраћивање подршке колегама данас привлачи много мању (ако и уопште икакву) друштвену стигматизацију него што је то био случај 1995. године. Такође, измениле су се и културне и друштвене потребе новог потрошачког друштва. „Штрајковати више“ од минимума на уштрб животног стандарда, комфора или „макар привидног осећаја сигурности“ данас улази у сферу „ирационалног“ у очима јавности, баш као што верују и економски стручњаци из *Le Figaro*-а.

У последњих 70 година, од којих је током 67 година сваке године SNCF штрајковао бар једном, велики штрајк 2018. године⁶⁷ представља јединствен случај по лакоћи са којом су реформе владе прошле гласање у парламенту, без већих измена, и поред тога што је штрајк заузео велики простор у медијима, и остварио велике симпатије јавности на самом почетку. Статистичке анализе које је урадио *Euronews* показују да је на врхунцу штрајка 43% француске јавности подржавало штрајк, и да је ова подршка временом почела знатно да опада.⁶⁸ Исте статистике показују и то да је у „најнепопуларнијим“ данима штрајка у њему учешће узело само 17,6% радника из SNCF-а. Опадање подршке јавности изазвало је и опадање популарности штрајка међу самим железничарима.⁶⁹

Le Nouvel observateur запажа губитак политичке моћи француског јавног мњења и померање центра доношења одлука. Оно што види као још импресивније јесте брзина са којом се француска јавност мири са новонасталим стањем. *Le Figaro* са друге стране ставља акценат на избор француске јавности да потребе „индивидуалног потрошача“ стави испред „колективно-социјалистичких претензија“⁷⁰. *Le Monde diplomatique* говори о томе да је „француску нацију разјединило управо оно питање које је раније служило да је уједини.“⁷¹

Чланак *Euronews*-а од 24. априла 2018. године износи донекле прикривену сумњу да ће Макронова администрација уопште успети да се избори за парламентарно одобрење реформи закона о раду, наводећи да је штрајк добио „огромну“ подршку студената, здравствених радника, чак и ваздухопловства француске војске, управо због реформског плана да се обори доживотни радни статус. Ипак, месец дана касније, 22. маја, исти лист објављује како се подршка свих ових центара штрајку железничара готово потпуно угасила, и како су железничари остали сами.

⁶⁷ Anelin Borges, „French railway strikes: 4 questions answered“, *Euronews*, 4. Април 2018. 2

⁶⁸ Исто.

⁶⁹ *Le Figaro*, „SNCF : malgré la grève, le trafic sera normal jeudi“, 18. Јул 2018.

⁷⁰ *Le Figaro*, SNCF: la grève atteint son plus bas niveau de participation, 21. јун 2018.

⁷¹ Julian Mischi & Valerie Solano, „Trente-six compagnies pour une ligne de chemin de fer“, *Le Monde diplomatique*, 6. јун 2018, 3-4.

Како то са нескривеним личним задовољством каже Жилом Ружет (Guillaume Roquette), главни уредник *Le Figaro*-а, „железничари су сами себе дискредитовали”.

Рационално самоубиство између саосећајности и презира

Од различитих прогноза могућих судбина радника SNCF-а након пораза „великог штрајка 2018. године“, а у случају да најављени генерални штрајк буде имао исту судбину, најинтересантније су оне најекстремније – „претпоставка о самоубиству“ и „претпоставка о равнодушности“, од којих се друга чини доста вероватнијом. Сами узроци који и у једном и у другом случају доводе то таквих закључака, са друге стране, нису ни мало оптимистични.

Le Monde говори о феномену „рационалног“ самоубиства, тј. „самоубиства из финансијског очајања“, карактеристичног за Француска јавна предузећа након реформе и приватизације, али и за приватна након економског слома. Мрачним тоном се подсећа на судбину радника ПТТ-а који су извршили самоубиство након приватизације 2009. године. Овде би требало додати и да се на основу страних извора као што су *New York Times*, *Wall Street Journal* и *Irish Times* види да су ова самоубиства изазвала глобалну забринутост због последица приватизације, само годину дана после велике кризе 2008. године, и да је дебата о „рационалном“ самоубиству на западу актуелна и данас, десет година након избијања кризе.⁷² Самоубиство због финансијске пропасти данас је честа тема како француске социологије тако и француске психологије⁷³, али је оно то било још од почетка нео-либералних реформи радног законодавства и почетка „смањивања“ улоге државе у привреди, осамдесетих година.

Како истиче *Le Monde*, сама чињеница да је машиновођама (који иначе од 1995. године чине језгро отпора SNCF-а реформама јавног сектора)⁷⁴ новом реформом укинут бенефицирани радни стаж, те радни век продужен за 10 година (машиновође су по законима о раду из времена „welfare state“, до данас, остваривале норму потребну за одлазак у пензију са 52, док је Макроновом реформом та граница померена на 62 године и неколико месеци), може бити довољна да изазове талас самоубистава или прераних смрти радника.⁷⁵ Чак и да не дође до ове, „најмрачније“ перспективе, погоршање њиховог генералног здравственог стања је готово извесно.

Са друге стране, *Le Figaro* о самоубиствима на послу говори час уздржано, час са елементима готово „петпарачког“ скандализма,⁷⁶ истичући индивидуално-психолошки фактор ових самоубистава, а прикривајући њихову

⁷² Max Colchester, „France Télécom Addresses Suicides“, *Wall Street Journal*, 15. Септембар 2009, Lara Marlowe, „France Télécom accused of driving employees to suicide“, *Irish times* 16. јун 2016, Paula Span, „A Debate Over ‘Rational Suicide’“, *New York Times*. 31. Август 2018.

⁷³ Francine Aizicovici, „Le suicide au travail est le plus souvent lié à une transformation de l'organisation“, *Le Monde*, 17. септембар 2009.

⁷⁴ Anne-Sylvaine Chassany, „France sets 2-year goal to overhaul welfare“, 3. септембар 2017.

⁷⁵ Bertrand Bissuel et Cécile Ducourtieu, „Le suicide en entreprise est rarement reconnu comme un accident du travail“, *Le Monde*, 16. септембар 2017.

⁷⁶ *Le Figaro*, „Le suicide d'un salarié de Renault lié à son travail“, 19. април 2018.

међусобну повезаност и финансијско-егзистенцијалну позадину.⁷⁷ То ипак не значи да је подконтекстна пропаганда престала да се „крије“ иза стручних анализа, чак напротив. Баш овде *Le Figaro* показује такву „стручност“ да готово „елиминира“ емпатију из овог питања. За разлику од својих уобичајених интервјуа са економистима који бране Макронове реформе, *Le Figaro*, у случају самоубиства „на радном месту“, интервјуише психијатре који тврде да је самоубиство било искључиво последица „индивидуалне нестабилности“, а не колективног безнађа у коме се налази цело предузеће после губитка посебног радног статуса и приватизације. Са друге стране, овај лист вешто избегава оптужбе за недостатак саосећања тако што феномен рационалног самоубиства приказује као „појединачне скандале“, стављајући акценат на наратив пун патоса, и обично говорећи о релативно изолованим случајевима, по могућству што „удаљенијим“ од генералног обрасца.⁷⁸ Док је у случају масовних самоубиства у Пошти 2009. године релативно тих, на појединачна самоубиства у истој институцији 2016. године, готово осам година након приватизације, реагује скандалистичким изразима („алармантно“, „страшно“, „нељудски“, „шокантно“), са различитим пикантеријама⁷⁹, које би могли да упоредимо са жутим новинарством, у међувремену истичући два самоубиства у Здравственом сектору, који још увек није прошао кроз „пун замах“ реформе, да би указао на „случајност“ феномена, и ставио у први план његову повезаност са „духом времена“, испуштајући притом да нагласи колико економска несигурност доприноси истом том „духу“, који се представља као пролазна аномалија могућа у сваком времену и на сваком месту, док статистика јасно показује да је стопа самоубиства од почетка реформи Француског радног законодавства скочила за 13%. У чланку о самоубиству медицинских сестара, помиње се везе радних услова и самоубиства, али се у први план истиче „локални“ карактер лоших услова рада у „баш тој“ клиници, а не тешко стање у здравству на националном нивоу.⁸⁰

Le Monde се користи сличном анализом „научних ауторитета“, који су такође пажљиво одабрани, са том кључном разликом што психолози које он интервјуише указују управо на везу између економског суноврата предузећа и самоубиства његових радника.⁸¹ Једини случајеви у којима *Le Figaro* „допушта“ потпуно отворено признавање ове везе јесте случај самоубиства радника у полицији, где се не пропушта прилика да се истакне да је њихов „стрес на послу“ изазван порастом криминала, који у *Le Figaro*-у готово никад није последица економске кризе и повећавања јазу у редистрибуцији богатства, већ углавном последица мигрантске кризе. Интересантно је размишљати о

⁷⁷ Wally Bordas, „Le suicide de deux jeunes médecins relance le débat sur les conditions de travail des internes“, *Le Figaro*, 25. јун 2018.

⁷⁸ *Le Figaro*, „Vague de suicides alarmante à La Poste“ 6. октобар 2016.

⁷⁹ *Le Figaro*, „Suicide d'un policier au commissariat de Rennes“, 2. јул 2018.

⁸⁰ Wally Bordas, „Le suicide de deux jeunes médecins relance le débat sur les conditions de travail des internes“, *Le Figaro*, 25. јун 2018.

⁸¹ *Le Monde*, "Le suicide au travail est le plus souvent lié à une transformation de l'organisation", 17. септембар 2009.

томе да ли би Риуфол и за питање самоубиства рекао: „Пустите ту фарсу, имамо много већи проблем, а то су муслимани“.⁸²

Реформа закона о раду и „реформа“ јавног мњења

Друга екстремна перспектива, која се јавља у погледу будућности штрајка и која се чини много вероватнијом, јесте „прелазак“ опште равнодушности јавности, који смо видели пред крај штрајка, на раднике SNCF-а, нарочито млађе кадрове који тек треба да буду примљени на посао после 2020. године, и које ће реформа много више погодити, али такође не треба губити из вида да су то исти они који се „не сећају прошлих времена“ у погледу положаја јавног сектора у Француској.

Како је дошло до тако слабог интересовања јавности за штрајк SNCF-а, тачније, право питање је како то да је јавност много више била заинтересована за време доласка и одласка својих возова него за захтеве штрајкача и циљеве Макронових реформи? Могуће је да један од узрока лежи у томе што је после двадесетогодишње борбе око реформи јавног сектора, и после константног погоршавања економских прилика и константног „покупљивања“ животног стандарда у истом периоду (и константног утицаја медија који позивају на прагматизам и нео-либералну реформу представљају као „несавршену“ али „неопходну“, а нео-либерални капитализам као „последње поглавље“ у историји човечанства) француска јавност једноставно прихватила реформу као неминовност.

Такође видимо како су и левица и десница после извесног времена постале склоне да се поигравају са популистичком реториком по овим питањима. Левица у већој мери истиче неизвесну будућност Француске, као „митског места социјалне правде“, него реалне проблеме са којима се суочавају радници у SNCF-у, као и симболизам солидарности радничке класе радије него реалне јазове између прекарних група, док десница отворено ставља биланс буџета испред финансијске добробити грађанина, и пласира реторику о „потребама нације, конкурентности економије и ЕУ (које се под Макроновом политиком сажимају)“ и неопходности штедње, као императив који себи нужно „по рационалној логици“ владиних стручњака потчињава интересе обичног народа.

La Libération готово потпуно заборавља новинарску објективност и прелази у напад на Макронову политику реформи. Са друге стране, примећујемо да када *Le Nouvel observateur* и *La Libération* позивају на солидарност, колективни отпор и „заједничко осећање угрожених“, *Le Figaro* управо тада прави заокрет ка „објективној“ анализи својих стручњака. И опет, када ова два „лева“ листа почну да приказују „статистике пропадања“ радничке класе и анализе „катастрофалних резултата“ приватизације, *Le Figaro* се посвећује „одбрани Француске нације“. Поред тога што у природи свог традиционалног неслагања одступају нарочито током последњих година, са кулминацијом око

⁸² Guillaume Roquette „L'éditorial du *Figaro Magazine*: «En abusant du droit de grève, les cheminots se sont discrédités»“, *Le Figaro*, 9. јун 2018.

„кризе око SNCF-а”, када доста мењају своје традиционалне интерпретације, ова два листа отелотворавају последње Бурдијеове мисли о будућим сукобима погледа на свет у нео-либералној Европи. Овде штампа чак и правећи заокрете наставља да следе исти јаз између „елитне“ и „народне“, „стручне“ и „интелектуалне“ и „индивидуалне“ и „колективне“ мисли, јаз између друштвених група стручњака, радника, интелектуалаца, „државног племства“ и „просвећене интелигенције“. То наравно, чини само део историјског континуитета ових листова, али оно што привлачи пажњу јесу елементи растуће популитичке пропаганде и ауторитарности у њима, која прети да можда у скорој будућности учини „немогуће“ и споји „непомирљиве“ у савезу који може бити опасан по саме основе слободне мисли и Европске цивилизације.

Закључак

Епизода са штрајком SNCF-а поставља много више питања него што даје одговора. Једино њено сигурно наслеђе јесте управо она несигурност са којом су одрасли радници који чекају да 2020. године буду примљени на посао са новим радним статусом. Иста та несигурност, која сада, више од годину дана после избора, обавија целу Макронову полтику, оставља за собом питања на која може одговорити само историја коју ће писати они који буду живели са њеним последицама. Можда ће Макронова спољна политика ипак успети, и можда ће настати нова, економски јача и централизована Европа, која ће учинити вредном жртву на унутрашњем плану финансијске сигурности индивидуалног радника, и чак учинити да се тартва током година исплати, како то прогнозирају савремени Европски економски стручњаци, поборници Реганове теорије о „нужном преливању“. Можда ће промена у прерасподели богатства у Француској бити цена која ће морати да се плати зарад праведније и боље прерасподеле богатства између европских земаља и народа и можда ће она донети стабилност Унији која се последњих година тресе пред ударима Брежита, реакција на мигрантску кризу, нове прерасподеле моћи између САД и Русије, „меким сепаратизмима“ Пољске и Мађарске, и притиска јавних дугова који напумпавају нови „мехур“ економске кризе. Ипак, то не делује превише убедљиво, нарочито имајући у виду да је у недељи пре одбране овог завршног рада Макронова популарност достигла најнижи досадашњи ниво једног француског председника у послератним годинама, „обарајући“ чак и Оландов рекорд из времена његовог програма либерализације пореза на приходе и смањивања стопе прогресивног опорезивања, што такође спада и у „пакет“ Макронових реформи. Можда ће ипак, са друге стране, Макронове реформе довести до катастрофалног економског суноврата саме Француске „играјући се са ватром“ смањивања потрошачке моћи на коју је Кејнз толико упозоравао. Можда ће „Нова Европа“ Макрона и Меркелове бити заправо само још једна степеница ка доминацији Бурдијеовог „финансијског и државног племства“ које ће заједно са „плементом европске бирократије“ затворити класну пропустљивост, уништити политички утицај средње и радничке класе и завршити процес пре-

носа „моћи доношења одлука“ на технократске и бирократске елите. Економска несигурност, која је утрла пут популизму и цветању новог национализма на маргинама Европе, сада врло лако може бити управо сила која ће се окренути против процеса који ју је створио. Ипак, можда ће баш сада, деценијама после правог краја века колективних идеологија, који треба да уступи место веку индивидуализма, доћи до формирања нових политичких алтернатива на начелима солидарности и колективизма, које ће отворити ново поглавље у историји Европских политичких покрета. Можда ће управо наступајући епилог три деценије реформи у Европи донети ново доба које ће заменити ово интересантно „време наде и страха“ у коме живимо.

Сада се намеће питање: како јавност која показује тако мало интересовања за судбину железничара истовремено показује тако велики анимозитет према свом председнику? Одговор може бити у тези да те две појаве више нису ни приближно онолико повезане колико би се то могло очекивати, што је такође последица дуготрајног историјског процеса који нас је водио од почетка осамдесетих до данас. Популарност „сваког другог на Макроновом месту“ опада са све приметније растућом економском кризом и падом животног стандарда који опасно прети да се приближи стању из 2008. године, упркос томе што „владине бројке“ демонстрирају привредни раст, а нарочито се у таквој ситуацији може очекивати и пад популарности Макрона, чији је сам избор за председника много више последица равнотеже моћи левице и деснице и „ужаса“ који грађанска Француска има од владавине Мари Ле Пен, него стварне привржености јавности његовим програмима реформи. Као што видимо на примеру целе Европе, нарочито њених источних и јужних делова, раст просечне плате може бити изазван само растом прихода у првом квинтилу популације, док сви остали преживљавају пад прихода и животног стандарда. Такође, и „статистички подаци“, којима владе у кризи воле „да се разбацују“ у медијима, и идеје о „привредном расту на националном нивоу“ често могу да се сведу на успешно пословање неколико компанија, које својим астрономским профитима заиста чине да „средње вредности“ изгледају као да се повећавају, док истовремено већина осталих компанија доживљава губитке. Макронова влада није никакав изузетак у начину на који „стручном анализом“ оправдава нео-либералну реформу, која у пракси изазива све лошије економско стање „просечног“ грађанина, али и његову све већу „помирљивост“ са стварношћу. У овом делу француске историје, феномен управо представља чињеница да се „образац“ помера са периферије, Источне и Јужне Европе, ка њеном самом центру, који је, како са друге стране показују анализе подршке Макроновој Европској политици, „врло заљубљен“ у своју „месијанску улогу“.

Упркос томе што нам „јасне“ анализе *Le Figaro*-ових „стручних ауторитета“ показују да је „комплетнија нео-либерална реформа једино што може извући Француску из кризе, да би онда та земља спасила Европску Унију“, ми и даље не можемо до краја сагледати праве резултате Макронових реформи, па чак ни „већ одигране“ последице сличних економских политика у земљама Европске Уније.

Подаци EUROSTAT-а и компаративна анализа различитих судбина реформисаних предузећа у земљама ЕУ, не дају нам могућност да изнесемо финални закључак о успеху ових реформи. У неким случајевима, реформе су довеле до потпуне пропасти, а у другима, до експанзије предузећа (и даље углавном само оних водећих, које и држава субвенционише). Ипак, и у другом случају, постоји извесна цена која се мора платити зарад симултане штедње и повећања производње (идеје које је у економској теорији успела да „помири“ тек последња четвртина 20.-ог века). Време државе благостања било је поприлично јасно (или нам се сада са дистанце таквим чини) по питању својих „вишкова“ и „мањкова“ – политика „велике државе“, опште запослености и социјалних програма финансирала се од стране прогресивног опорезивања и државних субвенција за подстицање производње. У нео-либералној економији имамо „финални обрачун“ али још увек немамо јасан рачун, чак ни у десетогодишњем епилогу слома 2008. године, и питање је да ли се уопште може говорити о „повлачењу црте“ у сложеним економским и гео-политичким мрежама које је исплео крај Хладног рата, и наставило „да плете“ време „преливања“ реформи у Америци и Енглеској на остатак Европе и света. Да ли су остварени профити и уштеда довољни да покрију губитке задуживања и слома потрошачке моћи становништва? Да ли ће се велики „точак историје“ окренути према плими астрономских профита мултикорпорацијских монопола који ће бити довољни да „преливањем“ учине исто што и социјална политика, или пак ка осеци све дубљег класног јаза и све веће несигурности која може сломити способност капитала „да се саморепродукује“, да ли ће реформе јавног сектора „закрпити рупе“ у новој „економији дугова“, или ће „надувати нови мехур кризе.“ Сва ова питања остављају огроман „вакуум“ неизвесности који се и лева и десна штампа труде да искористе. Управо „ломљење копаља“ левице и деснице око питања реформе SNCF-а указује на кључна питања око којих ће се водити будућа борба од чијег ће исхода зависити будућност Макронове реформе и визије Европске Уније.

Једно је сигурно: током већег дела 2018. године, изузев ретких тренутака хистеричке или смењујућих нада и страхова, и поред свих напора да докаже „оправданост“ леве или десне перспективе, штампа се све више кретала ка једном генералном осећању равнодушности, иза које стоји безнађе, што је готово историјски преседан за Француску штампу. Посматрајући тон текстова од фебруара до септембра, видимо лагано гашење ватрености и у левој и у десној штампи, све веће препуштање готово тихој помирености са променама, и губитак вере да она у њима може да учествује. У поређењу са садашњим „млаким“ и „перличастим“ штрајком, штрајк из 1995. године изгледа као да се догодио у потпуно другом историјском времену, које се више не може ни замислити. Оживљавање свих ових питања у време почетка планирања генералног штрајка (који почиње следеће недеље), дакле од краја јула и почетка августа, уопште није ни приближно онако драматично као што смо очекивали. И сама турбулентна јавност „мајке грађанских немира“ се полако смирује и гаси, и највећи страх заправо изазива стрепња од онога што би могло да се деси у епилогу генералног штрајка, без обзира на то да ли ће он донети слом Макро-

нове реформе или слом „јавног сектора“. У овом тренутку изгледа као да ће генерални закључак ове „борбе која је говорила а желела да ћути“ бити најбоље симболично изречен стиховима из чувене песме из крајева Алзаса и Лорене са почетка прошлог века, *La rêve passe*, која као да је предвиђала, иако јој то није била намера, да ће се у наредним деценијама показати да оно што сматрамо крајем често уме да буде само почетак, а оно што сматрамо тишином често само затишје пред буру:

„L'hydre au casque pointu

Sournoisement s'avance

L'enfant s'éveille, ému...

Mais tout dort en silence “

Литература:

1. Amable, Bruno (2017): *Structural crisis and institutional change in modern capitalism, french capitalism in translation*, Oxford university press, Oxford, United Kingdom.
2. Baudelot, Christian. Establet, Roger (2000): *Avoir trente ans en 1968 et 1998*. Seuil, Paris.
3. Baudelot, Christian. Establet, Roger (2009): *L'élitisme republicain, L'école française a l'épreuve des comparaisons internationales*, Seuil, Paris.
4. Baudelot, Christian. Establet, Roger (2006): *Suicide-l'envers de notre monde*, Maspreso, Paris.
5. Baudelot, Christian. Establet, Roger (1992): *Qui travaille pour qui*, Maspreso, Paris.
6. Brend, Ivan T. (2009): *Ekonomska istorija Evrope u XX veku*, Arhipelag, Beograd.
7. Cronin, James E. (1984): *Labour and Society in Britain 1918-1979*, Batsford academic and educational, London.
8. Filipović, Mirko (2018): *Društveni žigovi-sociološki eseji*, Beograd.
9. Hewlett, Nick (2017): „*The Phantom Revolution. The presidential and parliamentary elections of 2017.*“, Modern and Contemporary France, Paris.
10. Hobsbawm, Eric (1984): *Age of empire 1880-1914*, Weidenfeld and Nicolson, London.
11. Hobsbawm, Eric (1964): *Labouring men: studies in the history of labour*, Weidenfeld and Nicolson, London.
12. Hobsbaum, Erik (2014): *Kraj kulture: Kultura i društvo u XX veku*, Arhipelag, Beograd.
13. Keynes, John M. (1936): *The General Theory of Employment, Interest and Money*, London.
14. Letwin, Shirley Robin (1992): *The anatomy of tatcherism*, Fontana, London 1992.
15. Mihajlović, Srećko. Ružica, Miroslav i dr (2015): *Od novinara do nadničara. Prekarni rad i život*, Fondacija za otvoreno društvo, Centar za razvoj sindikalizma, Beograd 2015.
16. Mosimann, Nadja (2018): „*Attacking and instrumentalising the labour movement: The strategies of radical right parties towards workers and their electoral implications*“, SVPW/ASSP annual conference, University of Geneva.
17. Piketi, Toma (2015): *Kapital u XXI veku*, Akademska knjiga, Novi Sad.
18. Smith, Adam (1776): *An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations*.
19. Stojanović, Dubravka (2017): *Populism the Serbian way*, Peščanik, Beograd.
20. Stojanović, Dubravka (2015): *Rađanje globalnog sveta 1880-2015*, Udruženje za društvenu istoriju, Beograd.

21. Sheldrake, John (1991): *Industrial relations in Britain 1880-1989*, Pinter Publishers Limited, London.
22. Tosh, John (2013): *The pursuit for history*, Taylor and Francis, London.

PUBLIC RESISTENCES TOWARDS EMMANUEL MACRON'S REFORMS OF THE FRENCH PUBLIC SECTOR – CASE STUDY OF THE RAIL WORKERS (SNCF) STRIKE, MARCH AND APRIL OF THE YEAR 2018.

Summary: Macron's victory on the presidential elections of 2017, despite the fact that it largely came as a natural consequence of the rising social tensions and the fragility of the power-balance between the French right and left wing parties, not as a result of the real support that current president Macron had in the French public, have marked the beginning of the new era in the internal policies of the last great global and European power which still hasn't abandoned completely its welfare state era work legislation policies. Macron's election marks the new, final stage of the neo-liberal reforms in France – a struggle for the reform of the French public sector. During the „great strike of the SNCF (Société générale des chemins de fer) of 1995, Pierre Bourdieu had predicted that it will be the reform of the public sector which will mark the beginning of the end of the great global, historical, economic, social, political and cultural process that lasted for more than three decades, as well as the fact that it will fall upon the confederation of French rail syndicates, SNCF, to form the „last stronghold“ against the neo-liberal reforms of the French public sector. While the strike of 1995 have brought to an end the initial wave of neo-liberal reforms in France, and subsequently contributed to the fall of Mitterrand's second cohabitation, the strike of 2018 not only failed to achieve a greater effect on the further campaign for the continuous reforms, but went almost completely unnoticed by the wider French public. It will be the question of the gas price which will cause the „yellow vest's rebellion“, not the question of the future of the French public sector. This paper has for its main goal to try to gain a new perspective of the new historical, social, economic and cultural phenomena, through the research of the causes for such a development, and to see how these phenomenon influenced the new political and social reality of France in the ten year aftermath of the world's economic crises.

Key words: neo-liberalism, welfare-state, reforms of the public sector, SNCF strike, work legislation, deconstruction of the political movements, social inequalities, new left and new right wing ideologies, Pierre Bourdieu, Emmanuel Macron

