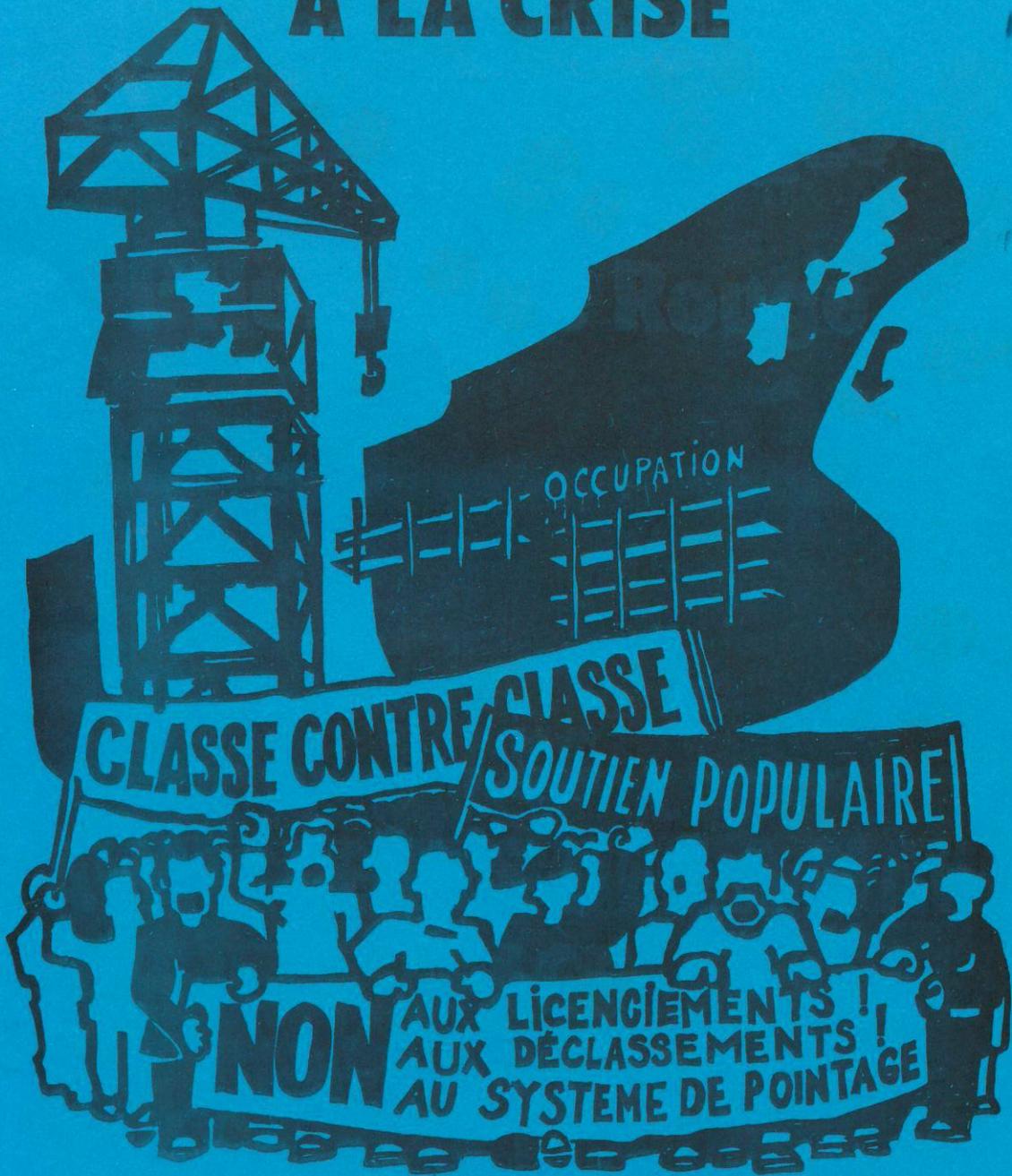


5F

LES TRAVAILLEURS DE LA NAVALE FACE A LA CRISE



L'Humanité Rouge

S O M M A I R E

PRESENTATION.....p. 2

CHAPITRE I : LA CRISE

- La crise dans la construction navale mondiale et ses effets.....p. 3
- Partie intégrante de la crise internationale du capitalisme.....p. 5
- Une crise de surproduction.....p. 9

CHAPITRE II : LA POLITIQUE DES MONOPOLES DE LA NAVALE : PASSER LE CAP DE LA CRISE EN FAISANT PAYER LES TRAVAILLEURS.

- Les mesures de la C.E.E.p. 14
- La politique du gouvernement GISCARD-BARRE : faire payer les travailleurs.....p. 17

CHAPITRE III: LA RIPOSTE OUVRIERE : LE REFUS DE FAIRE LES 'FRAIS DE LA CRISE.

- Décembre 1976 : La lutte aux Chantiers de l'Atlantique.....p. 24
- La grève de Dubigeon (fin 77).....p. 30

CHAPITRE IV : LES SOLUTIONS DE LA BOURGEOISIE DE DROITE ET DE GAUCHE.

- A . La droite.....p. 40
- B . La gauche.....p. 44

CHAPITRE V : LES PROPOSITIONS DES COMMUNISTES MARXISTES - LENINISTES.

- A . "Classe contre classe".....p. 71
- L'exemple de Laving-Glaces.....p. 73
- B . Le socialisme garanti par la dictature du prolétariat.....p. 79
- La voie de la Révolution.....p. 79
- La dictature du prolétariat.....p. 83
- La construction navale dans une société socialiste.....p. 88
- La nécessité d'un parti révolutionnaire.....p. 90

ANNEXES.

L'exercice de la dictature du prolétariat au Chantier naval "Orient Rouge" de Changaï.

La POLOGNE : un exemple des résultats de la tauration du capitalisme.

PRESENTATION

La construction navale emploie près de 15 000 métallos en Loire-Atlantique, sans compter les nombreuses entreprises sous-traitantes. Elle occupe la première place dans l'industrie locale.

La crise profonde que traverse l'industrie navale dans le monde entier n'a pas épargné, bien au contraire, le département. Les travailleurs de la Navale ont à subir la baisse des salaires, les licenciements (plusieurs centaines d'intérimaires), les déclassements, les mutations arbitraires etc. Le patronat veut leur faire payer les frais de la crise.

Mais la réaction ouvrière a été puissante. Dès décembre 1976, les ouvriers et mensuels des Chantiers de l'Atlantique occupaient à Saint-Nazaire le pétrolier "BELLAMYA" pour exiger un renouvellement en leur faveur de l'accord d'entreprise.

En 1977, en avril puis à l'automne, les travailleurs de Dubigeon à Nantes, se sont à leur tour lancés dans la lutte. Ils ont mené une longue grève (2 mois) pour faire reculer la direction et empêcher les licenciements et déclassements.

Dans les deux cas, ces grèves ont échoué. A chaque fois les directions syndicales agissant dans la perspective de l'arrivée de la "gauche" au pouvoir, ont sabordé l'action des travailleurs.

Aujourd'hui, à droite comme à gauche, chacun avance ses "solutions" pour "sauver" la construction navale. Mais aucun des politiciens bourgeois n'est en mesure d'expliquer aux travailleurs que la seule solution passe par la lutte de classe, unie et résolue, pour faire reculer le patronat dans l'immédiat et avancer vers la révolution socialiste.

En publiant cette brochure, les Communistes marxistes-léninistes de l'HUMANITE-ROUGE de Nantes, Saint-Nazaire apportent une contribution, si modeste soit-elle, qui permettra à la classe ouvrière de la Navale de s'engager dans cette voie, dont cherchent à la détourner tous ses ennemis, avoués ou camouflés.

Le 21 janvier 1978

1. La Crise

LA CRISE DANS LA CONSTRUCTION NAVALE MONDIALE ET SES EFFETS

Au mois de Novembre 1977, la C.E.E. (Communauté Economique Européenne) publiait un rapport sur l'avenir de la construction navale en Europe. Ce rapport recommandait une réduction de la capacité des Chantiers des 9 pays communautaires de 40 % et la suppression d'un emploi sur deux dans un délai de trois. Cela montre l'ampleur et la profondeur de la crise (= 8 000 emplois en moins dans les chantiers C.E.E.)

Déjà, dans plusieurs pays de l'Europe, des milliers d'ouvriers ont fait les frais de la crise. Au Danemark, 6 500 emplois ont été supprimés en 1977 et 1977 et on prévoit 3 400 licenciements sur un total de 17 000 ouvriers de la branche.

En Espagne, les Chantiers de Cadix sont sur le point de fermer. Des milliers d'ouvriers se sont affrontés violemment à la police au cours d'une manifestation contre les licenciements le 26 octobre 1977.

En Allemagne, 2 000 ouvriers des Chantiers Blohm et Voss de Hambourg ne travailleront plus qu'une semaine sur 4 à partir de février 1978.

En Suède, la société "Svenska AB" (regroupant tous les chantiers nationalisés) a été priée par le parlement de ramener ses effectifs de 16 000 ouvriers en 1975 à 10 000 en 1979.

En Norvège, il est question de réduire de 30 à 40 % la capacité de chantiers. La liste pourrait encore être longue : tous les chantiers européens sont touchés.

En France, la situation est identique : plus aucun chantier n'embauche, des centaines d'intérimaires ont déjà été licenciés (notamment à Dubigeon et à Alsthom-Atlantique).

Le chômage partiel sévit à la Mécanique d'Alsthom-Atlantique et aux Ateliers Français de l'Ouest (Saint-Nazaire). L'avenir est sombre : de lourdes menaces de disparition pèsent sur le Chantier Dubigeon de Nantes et le gouvernement, dans le cadre du VII^e plan, prévoit la suppression de 6 000 emplois. Depuis l'automne 1975, les Chantiers de l'Atlantique n'ont pris aucune commande. Le programme d'aide d'urgence aux chantiers décidé en Juillet par le gouvernement (920 millions lourds) s'accompagne de projets de restructuration en 2 grands chantiers et d'une réduction d'activité de 20 %.

Au Japon, qui pourtant contrôle 50 % du marché mondial, il y a eu 30 000 licenciements en 1976 et 25 000 en 1977. Quatorze petits et moyens chantiers sont en état de faillite.

Tous ces faits sont éloquents : ils montrent qu'on est en présence d'une crise très profonde et mondiale.

+ + +
+

LA CRISE DE LA CONSTRUCTION NAVALE MONDIALE ET SES EFFETS

La crise de la construction navale mondiale est une crise profonde et mondiale. Elle affecte tous les chantiers navals du monde. En France, elle a touché Dubigeon et Alsthom-Atlantique. En Norvège, elle a touché les chantiers de l'Atlantique. Au Japon, elle a touché les chantiers de l'Atlantique. Elle a entraîné des licenciements massifs et une réduction d'activité importante. Elle a également entraîné la faillite de quatorze petits et moyens chantiers japonais. Elle est le résultat de la crise mondiale de la construction navale, qui est elle-même le résultat de la crise mondiale de la construction industrielle.

LA CRISE DANS LA CONSTRUCTION NAVALE, PARTIE INTEGREE

DE LA CRISE INTERNATIONALE DU CAPITALISME

Une période de vaches grasses pour les trusts de la navale

A partir des années soixante, l'économie mondiale s'est beaucoup développée. Dans les quinze dernières années (avant 1974), le commerce international a doublé. Avec la fin des empires coloniaux, le marché mondial s'est totalement ouvert à la concurrence internationale. Du même coup, la demande de transport maritime a été très forte. Les armateurs ont donc passé de très nombreuses commandes de navires. Dans l'anarchie propre à l'économie capitaliste, on a donc investi à tour de bras dans la construction navale. Peu importaient les besoins réels, il y avait avant tout d'énormes profits à réaliser.

La fermeture, en 1957, du canal de Suez est venue accélérer ce phénomène. En particulier, il fallait construire de très gros pétroliers, beaucoup plus rentables pour les armateurs, (en 4 voyages du Moyen-Orient en Europe par le Cap de Bonne Espérance un super-tanker était amorti) !

LA PREPOULDERANCE DU JAPON

Cette phase de développement rapide de l'industrie de la construction navale a eu comme conséquence de vouloir totalement les données. Ainsi le Japon qui en 1950 ne possédait que 10 % de la capacité mondiale, en possède aujourd'hui près de 50 % ; sa production est passée de 1,7 million de tonneaux de jauge brut + (TJB (1) en 1950 à 17 millions en 1975. Dans le même temps, la production de la C.E.E. passait de 4 à 7,8 millions de TJB. La part de l'Europe est passée de 60 % en 1950 à 35 % aujourd'hui. Cet exemple illustre bien la loi de l'inégal développement propre à l'impérialisme (2). Le rapport de force économique entre les divers pays impérialistes, dans les différentes branches industrielles, est sans cesse soumis à l'instabilité, au changement.

L'ascension du Japon dans la construction navale s'explique en particulier par le haut degré de concentration des trusts japonais : les grands chantiers navals sont intégrés dans de gigantesques trusts qui contrôlent également la sidérurgie et les flottes, ce qui permet un approvisionnement en matières premières au meilleur prix et également des investissements énormes.

Notes :

- (1) Le tonneau de jauge brut est l'unité de mesure de la contenance d'un navire ou d'une flotte.
- (2) Le développement très rapide de la technique des méthodes de production, permet à certains pays de dépasser, par bonds, d'autres pays et de les évincer des marchés.

L'APPARITION DES PAYS DU TIERS-MONDE

Simultanément, dans cette même période, sont apparus de nouveaux pays constructeurs de navires, notamment des pays du Tiers-Monde, comme la Corée du Sud ou le Brésil, la Yougoslavie et la Chine, cette dernière s'attachant essentiellement à couvrir ses besoins en comptant sur ses propres forces.

Les chantiers navals construits dans ces pays résultent, la plupart du temps, de capitaux exportés (par le Japon notamment), auxquels viennent s'ajouter des capitaux des Etats concernés.

Dans le cadre d'un marché en expansion, il s'agissait pour les capitalistes, par l'exportation des capitaux, de réaliser le maximum de profits, en particulier en surexploitant les ouvriers du Tiers-Monde, très mal payés.

Les grands chantiers français n'ont pas été absents de cette course à l'investissement dans les pays du Tiers-Monde. France-Dunkerque, par exemple, a passé des accords de coopération technique avec les chantiers de Rio de Janeiro.

La Pologne possède, elle, des intérêts dans les chantiers de Pendik, près d'Istanbul en Turquie.

Tout cela a fait que la production mondiale de navires est passée de :

- 7,9 millions de T.J.B. en 1960 à
- 34,8 " " " " en 1975.

C'est à dire qu'elle a été multipliée en 15 ans par 4,5.

LA LUTTE DES PAYS PRODUCTEURS DE PETROLE PRECIPITE LA CRISE ECONOMIQUE DU SYSTEME IMPERIALISTE MONDIAL

A partir de 1974, les choses vont commencer à changer.

A la fin de 1973, les pays producteurs de pétrole du Tiers-Monde, rassemblés dans l'O.P.E.P., décident de quadrupler le prix du pétrole. C'est le détonateur qui va révéler au grand jour la crise latente du capitalisme international.

Dans la foulée, les pays du Tiers-Monde se battent pour obtenir une revalorisation des prix d'autres matières premières dont ils sont principaux producteurs.

C'est un coup dur qui est ainsi porté à l'impérialisme mondial. Dans beaucoup de pays, la production chute, entraînant la faillite d'un grand nombre d'entreprises.

Bien sûr, les impérialistes en ont profité pour accuser les pays arabes et l'O.P.E.P. d'être responsable de la crise.

En réalité, la crise économique se trouve inscrite

dans la nature même du système capitaliste. La recherche du profit maximum entraîne un développement aveugle et anarchique de la production. Mais cette production ne trouve d'acheteurs, précisément parce que les capitalistes réduisent les peuples du Tiers-Monde à la misère la plus noire, parce qu'ils réduisent nombre d'ouvriers au chômage, limitent au strict minimum les moyens d'existence de la grande majorité de la population y compris dans les pays riches.

En 1929, une crise capitaliste de grande ampleur secoua les pays capitalistes... et pourtant l'organisation des pays exportateurs de pétrole n'existait pas !

Le pétrole en tant que carburant ne représente qu'un peu plus de 1 % des coûts industriels. D'autre part, la lutte des pays de l'O.P.E.P. est parfaitement légitime quand on sait qu'une tonne de pétrole perdait près du tiers de son pouvoir d'achat en machines entre 1953 et 1969.

Depuis quelques années, l'échange inégal entre les produits finis des pays impérialistes et les matières premières fournies par le Tiers-Monde est l'objet d'une lutte acharnée des pays en voie de développement. C'est une bonne chose pour les peuples de ces pays. En mettant sur pied une économie nationale toujours plus indépendante ils échappent peu à peu aux maux du sous-développement. Mais en même temps, c'est aussi une bonne chose pour les classes ouvrières des pays impérialistes, car c'est le système capitaliste qui se trouve ébranlé. La lutte du Tiers-Monde contribue grandement à hâter la fin d'un système où le profit condamne des millions d'ouvriers au chômage.

LA BAISSÉ DES ÉCHANGES ET LA CRISE DU TRANSPORT MARITIME

La crise révélée en 1974 va avoir comme conséquence une baisse sensible des échanges mondiaux et notamment du commerce maritime. En 1975, les échanges internationaux par voie de mer ont ainsi connu une baisse de 7 %.

Par exemple, la baisse d'activité de l'industrie sidérurgique, spécialement touchée par la crise, se traduit par une baisse importante du transport par voie de mer du minerais de fer et du charbon.

Beaucoup de navires sont désarmés. Aujourd'hui, c'est un tiers de la flotte pétrolière mondiale qui se trouve à l'ancre dans les fjords de Norvège, en attendant des jours meilleurs. (En juin 1977, 6 % de la flotte mondiale était désarmée.)

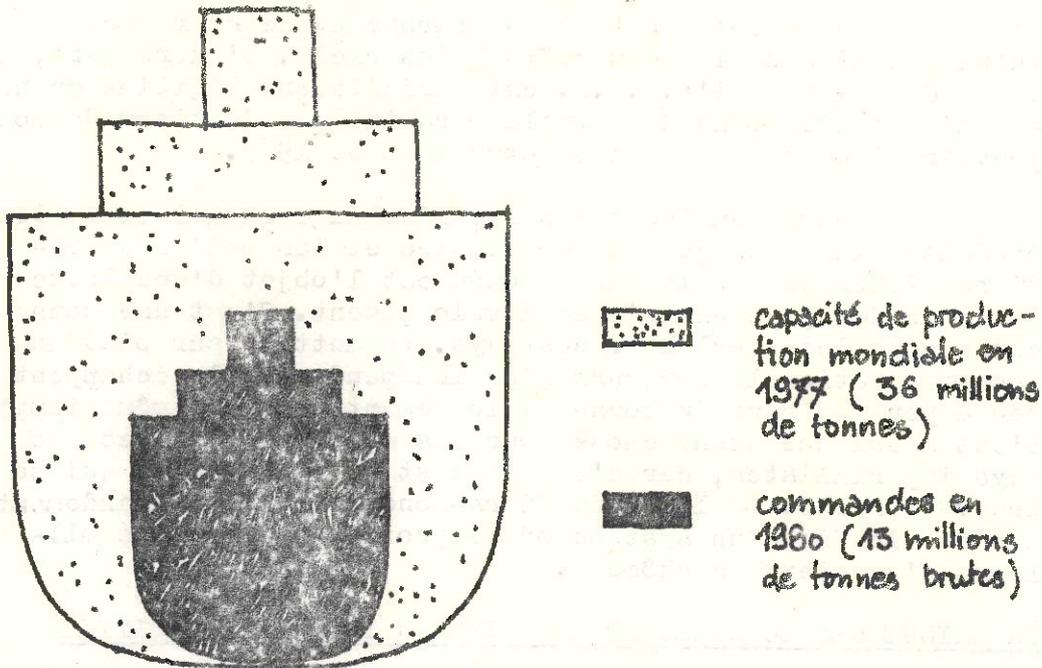
De nombreux armateurs annulent leurs commandes de navires. Alors que la production mondiale a atteint 53 millions de T.J.B., les annulations de commandes se sont élevées à 20 millions de T.J.B. Les nouvelles commandes passées en 1975 n'ont atteint, elles, que 14 millions de T.J.B. en 1975. Compte tenu du délai relativement long qui s'écoule entre la commande et la production d'un bateau, cela signifie que la crise dans la navale n'a vraiment commencé à faire apparaître ses effets qu'en 1977.

Les armateurs, pour tenter de préserver leurs profits, réduisent leurs flottes, en désarmant, en annulant des commandes ou encore en envoyant certains bateaux dans les

chantiers de démolition. Bien entendu, les marins font les frais de l'opération. Ainsi, en Suède dont la flotte marchande a été amputée de 34 %, plus de 1000 marins ont été licenciés.

UNE CRISE DE SURPRODUCTION

A cet excédent du tonnage de la flotte marchande mondiale, correspond une surcapacité de la construction navale mondiale. Actuellement la surcapacité de production des chantiers est estimée, pour le monde entier à 40 %.



On se trouve là en présence d'un exemple typique de crise de surproduction. D'un côté les besoins essentiels des peuples - notamment ceux du Tiers-Monde ne sont pas satisfaits; beaucoup de pays du Tiers-Monde ont le plus urgent besoin de navires de commerce pour accroître leurs échanges et édifier leur économie nationale.

Mais d'un autre côté, ces pays n'ont pas la possibilité d'acquérir des navires comme ils le voudraient. Ils sont trop pauvres, parce qu'ils sont victimes d'un ordre économique international injuste imposé par les puissances impérialistes.

Bien que représentant les 3/4 de la population mondiale, le Tiers-Monde ne possède que les 10 % à peine de la flotte mondiale. Pourtant le commerce de ces pays représente 40 % des marchandises transportées par voie de mer. Leurs navires n'en transportent que 5 %, bien que les Etats des pays en voie de développement soient de plus en plus nombreux à se doter d'une flotte nationale.

On voit l'absurdité du capitalisme : d'un côté, dans les pays riches essentiellement, des trusts gigantesques qui fabriquent des navires sans pouvoir les vendre, de l'autre des pays pauvres qui ont besoin de navires mais ne peuvent les acheter.

Il est difficile de dire aujourd'hui comment se

développera la crise économique. Pour la construction navale, les experts bourgeois n'envisagent pas de "reprise" avant 1985.

Cependant, il est certain que l'ancien ordre économique mondial est condamné. De jour en jour, la lutte du Tiers-Monde pour l'établissement d'un nouvel ordre économique sape les fondements du système impérialiste et du même coup favorise la lutte du prolétariat international pour le socialisme.

AGGRAVATION DE LA CONCURRENCE :

Les monopoles européens accusent le Japon.

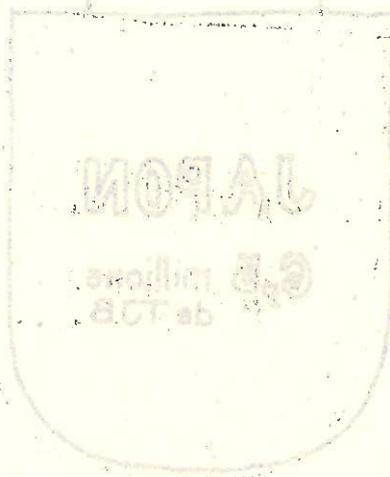
Face à la crise, la concurrence sur un marché mondial rétréci s'est aggravée entre les monopoles internationaux de la Navale.

Les Japonais, qui occupent la première place sur ce marché dont ils monopolisent près de 50 % de la production, se retrouvent en situation d'accusés.

L'Europe des neuf a donc engagé des négociations avec le Japon pour l'amener à réduire sa capacité de production.

Mais les Japonais estiment qu'ils ont fait de leur côté un effort en abaissant de 35 % en 1978 le nombre total d'heures de travail de leurs chantiers. "C'est aux Européens de faire un effort maintenant", déclarait en Février 1977 M. Yamashita. Il a ajouté d'autre part que "le Japon ne pourrait accepter que la Communauté européenne entreprenne de subventionner ses exportations navales". (L'Eclair du 24.02.77).

Personne ne veut céder.



LA GUERRE COMMERCIALE FAIT RAGE

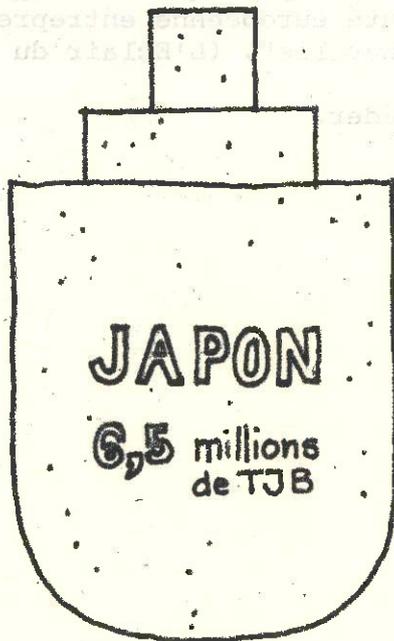
Un exemple : récemment la Yougoslavie et la Corée du Sud sont parvenues à enlever un marché de 19 navires de gros tonnage pour le Nigéria en offrant des prix de 15 % inférieurs à ceux du Japon.

On le voit, les Japonais eux-mêmes, qui pourtant pratiquaient des prix plus bas que la plupart des chantiers européens, souffrent de la concurrence.

Cette percée de quelques pays constructeurs du Tiers-Monde (Brésil, Corée du Sud, Singapour, Yougoslavie) sur le marché mondial inquiète profondément les monopoles japonais et européens de la construction navale, qui affrontent par ailleurs la concurrence des pays de l'Est, notamment de la Pologne.

En 1980 on estime que la production mondiale atteindra 13 m de T.J.B.. On estime que le Japon en produira la moitié = 6,5m T.J.B. "La C.E.E, écrit l'éclair du 24/02/77, à fait valoir que le Tiers-Monde pourrait produire quatre millions de tonnes en 1980, ce qui lui laisserait seulement deux millions de T.J.B., contre 13 en 1975."

+ + +
+



2 millions de TJB



1980.

Le représentant du Japon aux négociations avec la C.E.E. estime quant à lui que les "vrais responsables" sont les "nouveaux venus" sur le marché c'est à dire les pays du Tiers-MONDE.

LE TIERS-MONDE RESPONSABLE ?

Le raisonnement des capitalistes tant européens que japonais est donc simple : "le marché mondial a été jusqu'ici notre chasse gardée ; il n'y a pas de raison qu'il ne le soit plus. Les constructeurs du Tiers-Monde sont des intrus."

En réalité, un bon nombre de ces chantiers ont eux-mêmes été créés par des monopoles des pays riches. C'est le cas notamment des chantiers de Rio de Janeiro, au Brésil, construits par la firme japonaise Ishikawajima Harima ou des chantiers de Angra dos Teis édifiés par le trust hollandais Verolme, toujours au Brésil.

On retrouve le même phénomène d'exportation de capitaux notamment vers certains chantiers de Corée du Sud.

Bien entendu, de la part de l'oligarchie financière des pays riches, cette exportation de capitaux sous forme d'investissement dans des pays du Tiers-Monde, ne répond qu'au souci d'accaparer des surprofits. Il s'agit avant tout de tirer parti des bas salaires, des matières à bon marché et autres avantages qui peuvent se présenter dans ces pays.

Cependant, les choses se gâtent lorsque survient la crise. Il n'est alors plus possible de réaliser des surprofits et dans son propre pays et dans les pays où l'on a exporté des capitaux. Le marché n'est plus en expansion ; il se rétrécit comme une peau de chagrin. C'est ainsi que les trusts du Japon, se voient concurrencés par des chantiers que certains d'entre eux ont contribué à créer

Quant aux pays du Tiers-Monde importateurs de capitaux, la création de chantiers navals stimule le développement du capitalisme chez eux. D'un côté la classe ouvrière y est durement exploitée par le capital étranger et des capitalistes locaux à leur solde. Par l'intermédiaire de ces derniers, les pays impérialistes s'efforcent de renforcer leur contrôle et leur pillage sur les pays où ils ont investi.

Mais, d'un autre côté, certaines conditions sont ainsi créées pour le développement d'une bourgeoisie nationale dans les pays dominés. De cette façon, les monopoles impérialistes secrètent eux-mêmes leurs propres concurrents et cela contribue en fin de compte à saper les fondements du système capitaliste à l'échelle mondiale.

D'autre part, dans le cas des chantiers existant au Brésil ou en Corée du Sud, on trouve également des capitaux nationaux ou d'Etat. Dans le cas de la Yougoslavie, il s'agit uniquement de capitaux d'Etat.

Il y a donc une tendance nette de certains pays du Tiers-Monde à développer une industrie navale indépendante, industrie qui concurrence aujourd'hui durement celle des pays riches. (1)

Ce phénomène est positif pour la classe ouvrière

internationale, dans la mesure où il fait partie du grand courant historique actuel qui pousse les pays en voie de développement à remettre en cause le système impérialiste et à lutter pour l'établissement d'un nouvel ordre économique mondial. Il contribue objectivement à affaiblir la bourgeoisie monopoliste des pays riches. Il suffit d'ailleurs d'entendre les cris angoissés que poussent les patrons de la navale japonaise ou européenne devant cette montée des concurrents du Tiers-Monde.

(1) Aujourd'hui la tendance dans la plupart des pays du Tiers-Monde est au renforcement du contrôle sur l'économie nationale. En même temps, certains pays, comme le Brésil, appuient leur industrie navale sur une sidérurgie indépendante.

2 La Politique des Monopoles de la Navale : passer le cap de la crise en faisant payer les travailleurs.

LA POLITIQUE DES MONOPOLES DE LA NAVALE :
PASSER DE CAP DE LA CRISE EN FAISANT PAYER
LES TRAVAILLEURS

Une même politique, du Japon à la Norvège.

Pour tenter de sauver leurs profits, les monopoles capitalistes de l'industrie navale prennent partout les mêmes mesures : on restructure en liquidant une partie de l'appareil de production devenue non-rentable.

En Norvège, les patrons envisagent de diminuer de 50 % la capacité de leurs chantiers.

Au Japon, le trust géant Mitsubishi a décidé de réduire de 65 % l'activité de sa branche navale. Pour maintenir un taux de profit suffisant, il préfère laisser en friche des installations qui représentent pourtant un énorme capital.

Il est vrai que Mitsubishi, qui ne réalise que 36 % de son chiffre d'affaires avec la construction navale, peut compter sur d'autres secteurs pour s'en tirer.

En attendant, des milliers d'ouvriers japonais feront les frais de l'opération.

+ + +

+

LES MESURES PROPOSEES PAR LA C.E.E. (Communauté Economique Européenne)

La commission Européenne a proposé en novembre 1977 un programme d'action pour la construction navale.

"RESTRUCTURER"

Ce plan prévoit d'abord une réduction de la capacité des chantiers européens de 50 %. 75 000 postes de travail sur les 165 000 existant actuellement devraient être supprimés sur une période de 5 ans.

Les chantiers les moins compétitifs dans le cadre de la concurrence internationale actuelle seraient éliminés et on ne conserverait que ceux dont la productivité et la rentabilité sont suffisantes. Cette "rationalisation" de l'outil de production permettrait à terme de retrouver le niveau des profits.

Bien entendu, l'application d'un tel plan ne peut signifier que des dizaines de milliers de licenciements pour les ouvriers de la navale européenne. Car on ne peut pas

compter les 60 000 "emplois de reconversion" que la C.E.E. se propose, de créer, -sans dire comment-

PROTECTIONNISME

D'autre part, la Commission Européenne préconise, pour donner du travail aux chantiers des pays de la C.E.E., de renforcer la flotte de commerce européenne. (Car, disent les experts, "en pratique, les armateurs de la C.E.E. placent largement leurs commandes dans les chantiers européens.")

Pour protéger cette flotte de la concurrence, la commission propose les mesures suivantes :

- Lutter contre "la concurrence déloyale" des pavillons de complaisance en interdisant l'accès des ports européens aux bateaux qui ne respectent pas les normes en matière de sécurité et de réglementation sociale. (Mesure qui ne manque pas d'hy-pocrisie quand on sait que de nombreux armateurs de la C.E.E. placent certains de leurs navires sous pavillons de complaisance. La Grande-Bretagne, elle, fait même naviguer sur ses bateaux des marins de pays du Thiers-Monde qui sont payés à des tarifs nettement inférieurs à ceux des marins anglais).
- Prendre des mesures restrictives à l'encontre des flottes des pays de l'Est (U.R.S.S., Pologne notamment) qui pratiquent des prix de frêt (2) excessivement bas pour s'emparer de certains trafics, au détriment des flottes européennes.

UN BRUSQUE SOUCI DE PROTECTION DE LA NATURE

Enfin, (écologie oblige), la C.E.E. propose de rendre obligatoire pour les pétroliers un système de "ballasts séparés". (Les cuves contenant le pétrole devront être distinctes de celles dans lesquelles on met de l'eau de mer pour que le navire soit stable lorsqu'il est à vide).

Pour la C.E.E., cela réduirait la pollution des mers liée aux opérations de dégazage.

En même temps, cela réduirait la capacité excédentaire des flottes de pétroliers et entraînerait une activité non négligeable des chantiers pour transformer les pétroliers.

Mais ce projet se heurte à un obstacle de taille : les armateurs pétroliers ne sont pas prêts à supporter les frais d'une opération qui amputerait leurs profits, surtout en cette période de crise où un très grand nombre de pétroliers restent inemployés.

+ + +

(2) Le frêt est la marchandise transportée.

Toutes ces mesures montrent que la bourgeoisie de l'Europe de l'Ouest tient à disposer d'une flotte et d'une industrie navale qui lui permettent de conserver son indépendance par rapport aux pays tiers. Elle sait en effet que la sécurité de ses approvisionnements en matières premières dépend en grande partie de l'existence d'une flotte qu'elle contrôle directement et, par conséquent, de chantiers capables de la construire sans être à la merci de quiconque.

Cela prend toute son importance si l'on veut bien considérer les menaces que font peser sur l'indépendance de l'Europe de l'Ouest les superpuissances et tout spécialement l'U.R.S.S.

Bien entendu, un tel souci entre dans le cadre de la lutte des bourgeoisies européennes pour maintenir leurs sphères d'influence et leur exploitation des peuples.

MAIS COMMENT REPARTIR LES SACRIFICES ?

Au sein de l'Europe des neuf, chaque pays essaie de soutenir sa propre industrie de construction navale. Aucun gouvernement bourgeois ne veut réduire de 50 % la capacité de ses propres chantiers, par crainte d'une réaction des travailleurs et dans l'espoir de passer le cap de la crise.

Chapon, secrétaire général à la marine marchande française le déclare nettement : "Une réduction de 25 % des capacités françaises n'aurait pas de conséquences trop catastrophique pour l'emploi. (!) En revanche, il exclu que nous acceptions un allègement de 50 %."

Le raisonnement de Chapon est le suivant : une réduction de 25 % entraînera (et entraîne déjà) le licenciement des intérimaires, des départs accélérés en préretraite, du chômage partiel, mais pas de licenciements massifs (du moins dans l'immédiat) d'ouvriers sédentaires. Il compte donc faire avaler la pilule aux travailleurs, avec la complicité des directions syndicales. (Et effectivement ces dernières laissent faire et laisseront faire comme l'a montré leur conduite lors de la grève de Dubigeon).

L'AIDE DES ETATS A LEUR INDUSTRIE NAVALE

Pour tenter de maintenir à flot ses chantiers, chaque Etat capitaliste a pris depuis 1976 une série de mesures : aide directe aux monopoles de la navale en finançant jusqu'à 20 ou 30 % du prix d'un navire ; incitations financières aux armateurs pour qu'ils passent des commandes aux chantiers du pays ; facilités de crédits consenties aux acheteurs des pays du Tiers-Monde.

Toutes ces mesures sont en réalité du protectionnisme à peine camouflé. Chacun cherche à présenter ses propres chantiers de la concurrence des voisins, tout en essayant d'arracher des commandes dans les pays tiers.

NATIONALISER CE QUI N'EST PLUS RENTABLE.

Avec la crise, une partie du capital investi dans les chantiers navals européens n'a plus été en mesure de maintenir un taux de profit suffisamment élevé.

C'est pourquoi plusieurs Etats ont procédé à des nationalisations : la Grande-Bretagne et la Suède notamment. Les monopoles peuvent alors réinvestir dans des secteurs plus "juteux", après avoir été sauvés de la faillite. Dans ce cas, c'est l'état (c'est à dire les impôts arrachés au peuple) qui paie les pots cassés.

Dans d'autres pays également la construction navale est nationalisée : en Espagne, en Italie (partiellement) et en Allemagne de l'Ouest (le plus grand chantier, Howald Werke, est propriété de l'Etat à 100 %).

+ + +
+

LA POLITIQUE DU GOUVERNEMENT GISCARD-BARRE :

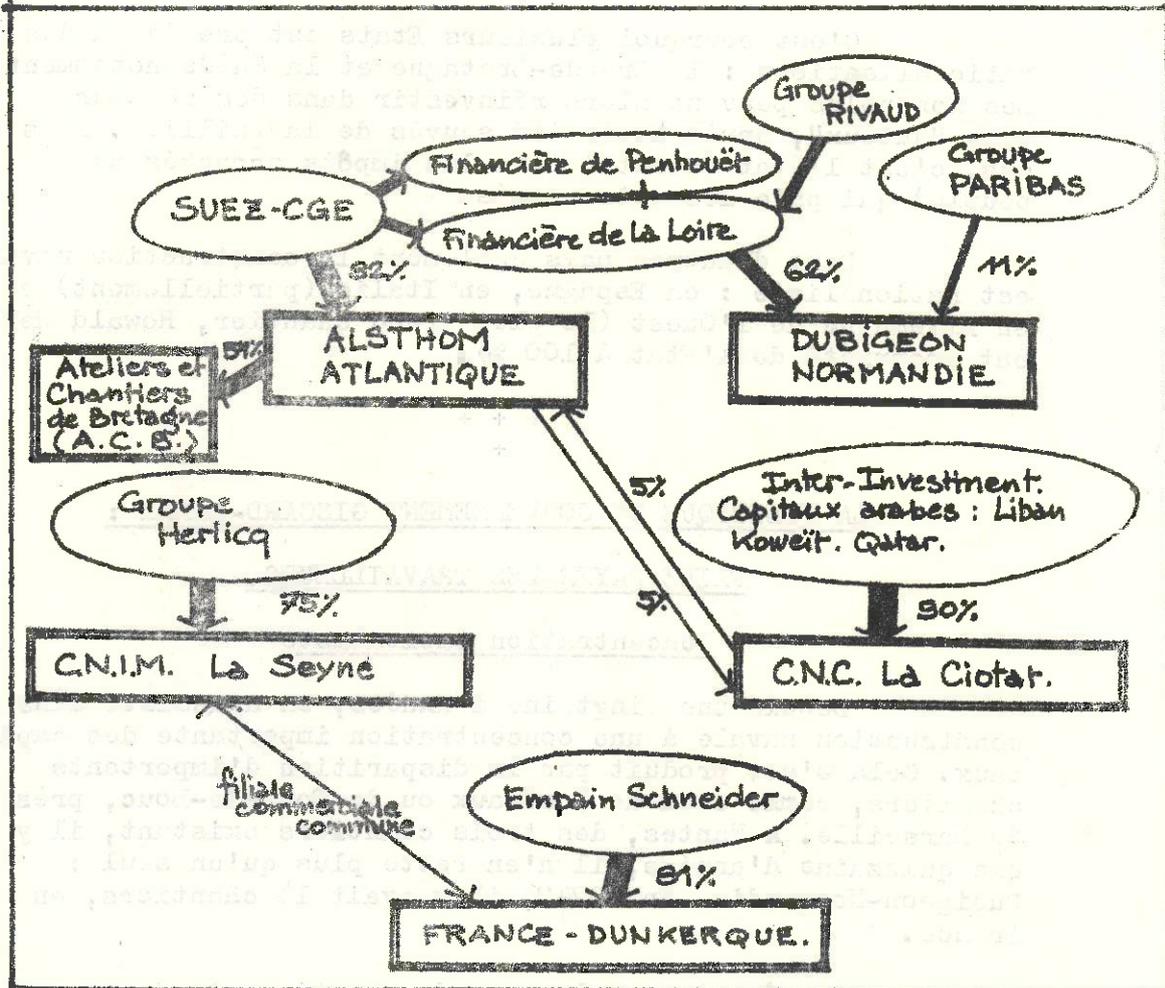
FAIRE PAYER LES TRAVAILLEURS.

Concentration capitaliste

Depuis une vingtaine d'années, on a assisté dans la construction navale à une concentration importante des capitaux. Cela s'est produit par la disparition d'importants chantiers, comme ceux de Bordeaux ou de Port-de-Bouc, près de Marseille. A Nantes, des trois chantiers existant, il y a une quinzaine d'années, il n'en reste plus qu'un seul : Dubigeon-Normandie. En 1974/7, il y avait 14 chantiers, en France.

En même temps; les grands chantiers toujours en activité ont été tous de plus en plus étroitement liés à de grands groupes financiers possédant de vastes empires industriels. C'est le cas des chantiers de l'Atlantique depuis notamment leur fusion avec Alsthom (du trust C.G.E. contrôlé par le groupe financier Suez). C'est le cas aussi des chantiers de France-Dunkerque qui font partie du groupe Empain-Schneider. (Cf. tableau ci-joint).

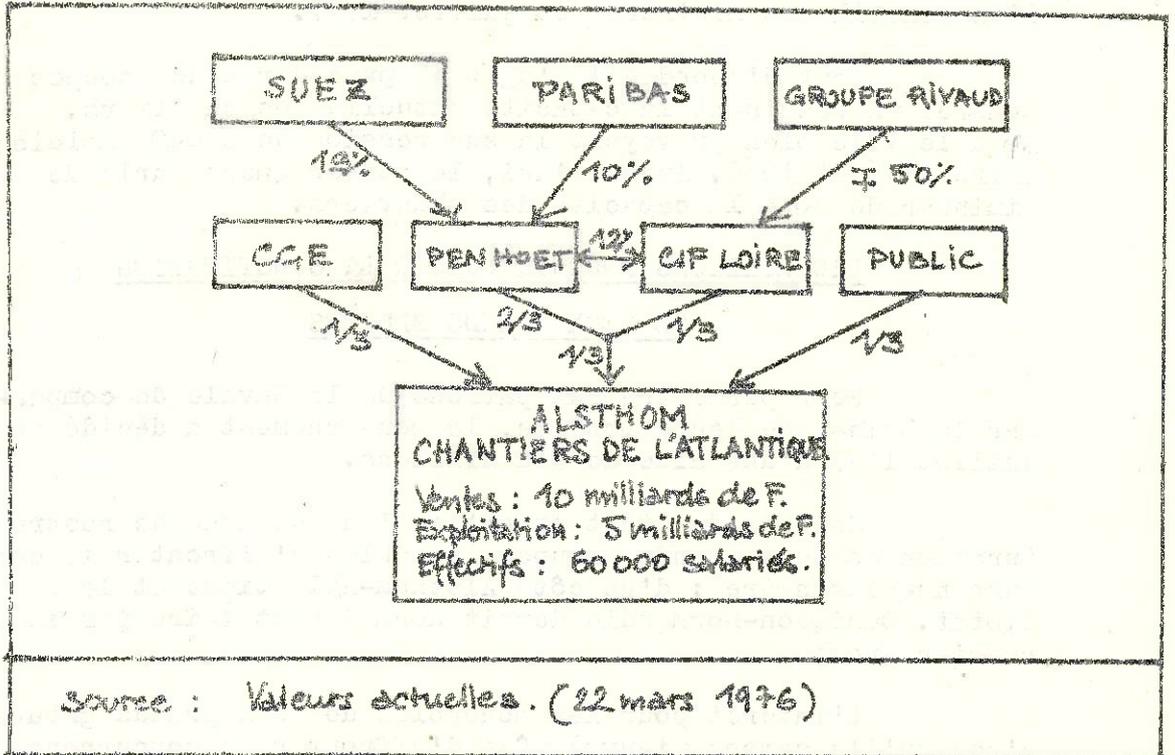
LES MONOPOLES DE LA NAVALE EN FRANCE :



Ce processus de concentration avait évidemment pour but de permettre un taux de profit élevé. Pour y parvenir, il fallait donc liquider les chantiers dont les moyens techniques étaient les moins puissants et les moins modernes.

Pour construire les gigantesques formes nécessaires à la construction de navires de plus en plus gros, il fallait disposer de capitaux considérables, d'où l'intégration à de grands groupes financiers, seuls capables de permettre les investissements nécessaires. (Groupe de Suez, par exemple, pour les Chantiers de l'Atlantique.

En même temps, l'intégration à de grands groupes industriels permettait une rentabilité et une rationalisation maximum. Ainsi les Chantiers de France-Dunkerque peuvent s'approvisionner en tôles dans les meilleures conditions, auprès des aciéries du groupe Empain-Schneider. (Société Métallurgique de Normandie-Caen).



EFFECTIF DES 5 GRANDS CHANTIERS FRANÇAIS.				
CNC LA CIOTAT	ALSTHOM ATLANTIQUE	CNIM LA SEYNE	FRANCE - DUNKERQUE	DUBIGEON NORMANDIE
6.000	10.800	6.000	3.600	3.760

Pour les capitalistes de la Navale, l'opération de concentration des années soixante a porté ses fruits. Les grands chantiers, surtout à partir de 1967 (date de fermeture du canal de Suez) ont profité d'un marché en pleine expansion, avec la construction des super-pétroliers.

De 1970 à 1975, les chantiers de l'Atlantique sont ainsi parvenus à multiplier par 4 leurs profits.

NOUVELLE RESTRUCTURATION POUR FAIRE FACE A LA CRISE

Aujourd'hui, la période des vaches grasses est révolue. Pour assurer au capital sa rentabilité maximum, la bourgeoisie a donc décidé de nouvelles mesures, adoptées lors d'un Conseil des Ministres en juillet 1977.

Tout d'abord, il s'agit de procéder à des coupes sombres en réduisant la capacité actuelle des chantiers. Déjà le VIIe plan prévoyait la suppression de 6 000 emplois entre 1976 et 1980. Aujourd'hui, le gouvernement parle de diminuer de 20 % la capacité des chantiers.

920 MILLIONS POUR FAVORISER LA CONSTITUTION

DE DEUX GRANDS GROUPES

Pour permettre aux patrons de la Navale de compenser la baisse de leurs profits, le gouvernement a décidé en juillet 1977 d'une aide de 920 millions.

Cette aide était assortie d'une demande de restructuration en deux grands groupes, capables d'affronter la concurrence étrangère : d'un côté Alsthom-Atlantique et la Ciotat. Dubigeon-Normandie devait normalement faire partie du premier groupe.

L'intérêt pour les monopoles de deux grands groupes c'est qu'ils seront mieux à même d'affronter la concurrence internationale. D'une part cela permet une productivité accrue, en concentrant les moyens techniques et en harmonisant les méthodes de production. (Un accord dans ce sens a déjà été signé en 1976 entre Alsthom-Atlantique et La Ciotat). D'autre part il est possible ainsi de prospecter en commun les marchés et d'être en meilleure position pour obtenir des commandes. (Délais de fabrication raccourcis par exemple).

LE P.D.G. D'ALSTHOM-ATLANTIQUE :

"920 MILLIONS, C'EST INSUFFISANT !"

Mais pour l'instant la fusion des 5 chantiers les plus importants en deux grands groupes n'a pas eu lieu.

Les patrons de la Navale veulent obtenir davantage du gouvernement. L'oygue, le P.D.G. d'Alsthom-Atlantique voudrait que l'aide soit "substantiellement augmentée." Pour mieux faire valoir ses arguments auprès du gouvernement, Loygue retarde même la prise de commande de 12 petits bateaux des inés à un armement suisse !

Pour l'instant Alsthom-Atlantique ne veut prendre aucune participation dans un autre chantier, tant que l'aide

de l'Etat ne sera pas plus élevée.

+ + +
+

"ENVISAGER DES RECONVERSIONS"

Le Conseil des Ministres demandait aussi en juillet 1977 aux grands groupes industriels et aux banques "d'aider les chantiers à opérer des reconversions industrielles".

En réalité, nous l'avons vu, les grands chantiers font partie de grands groupes industriels et financiers aux activités diversifiées.

En fusionnant avec Alsthom-C.G.E., les Chantiers de l'Atlantique, par exemple, peuvent faciliter aux monopoles le transfert de capitaux vers d'autres secteurs d'activités plus rentables, comme le nucléaire. Le groupe ainsi constitué se réserve la possibilité d'utiliser le potentiel technique et industriel des chantiers pour la construction de grands systèmes d'équipement (usines flottantes, centrales nucléaires (1), recherche pétrolière...).

Dans la mesure où aujourd'hui les profits ne sont plus suffisants dans la construction navale, le trust Alsthom-Atlantique a tout intérêt à réduire la capacité de production des chantiers (en supprimant des emplois) (2). Il est plus rentable pour lui de s'orienter vers d'autres secteurs. Loygue, le P.D.G., veut ramener la construction navale à 1/3 de l'activité totale du groupe. Cependant, la branche navale ne peut être totalement abandonnée, d'une part parce qu'elle peut servir à l'activité d'autres secteurs du groupe et d'autre part parce qu'il y a malgré tout encore des profits à réaliser dans la navale (avec la construction des navires sophistiqués, ex. : les méthaniers) et qu'il faut se réserver la possibilité d'être présent en cas de reprise.

RESTRUCTURATION, RECONVERSION

= LICENCIEMENTS, CHOMAGE PARTIEL

Quant à eux, les travailleurs de la Navale savent d'expérience ce que signifient ces mesures.

Chaque fois que dans le passé il y a eu des concentrations, cela s'est traduit par des licenciements et la fermeture de chantiers. Telle est la loi du capitalisme.

Aujourd'hui on assiste au même phénomène, spécialement dans le département : à Saint-Nazaire, les Chantiers de l'Atlantique procèdent à des licenciements camouflés :

- (1) Récemment Alsthom-Atlantique a pris 15 % dans le capital de Novatome (surrégénérateurs et réacteurs à haute température).
- (2) En ce sens, la C.G.T. et la C.F.D.T. n'ont pas tort lorsqu'elles déclarent qu'on peut se demander si la construction navale intéresse encore la direction d'Alsthom-Atlantique.

779 départs en préretraite à 56 ans et 8 mois. (Sans parler des licenciements d'intérimaires.) A la Mécanique des Chantiers de l'Atlantique, le chômage partiel sévit depuis près d'un an.

A Nantes, les chantiers Dubigeon ont d'abord licencié en avril près de 1 000 intérimaires (1), déclassé 245 travailleurs, mis à la préretraite 283 autres travailleurs et instauré le chômage pour 600 mensuels.

Mais surtout, c'est l'existence même du chantier de Nantes qui est menacée. Le gouvernement des monopoles semble pour l'instant craindre la réaction des ouvriers : la grève de l'automne dernier lui a servi de mise en garde.

PRESERVER LES PROFITS EN FAISANT BAISSER LES SALAIRES

Le plan gouvernemental décidé en juillet dernier demandait aux patrons de la Navale "une application plus stricte du plan Barre en matière de salaires".

Bien entendu le gouvernement n'a pas eu de mal à se "faire entendre" des patrons.

Aux Chantiers de l'Atlantique, alors que la hausse des prix atteint 10,5 % en 1977 (selon l'indice officiel), les salaires, eux n'ont progressé que de 7,15 %. Ce qui signifie que le pouvoir d'achat a baissé de 3 % au moins en 1977. Quant aux travailleurs frappés par le chômage partiel, c'est de 13 % que leur pouvoir d'achat est amputé.

+ + +

+

(1) Aujourd'hui Dubigeon fait travailler près de 400 intérimaires, pour éviter de les embaucher comme sédentaires.

3 La riposte ouvrière: refuser de faire les frais de la crise.

Face à la volonté patronale et gouvernementale de faire payer la crise aux travailleurs de la Navale en réduisant les salaires et en licenciant, ceux-ci vont se battre avec détermination en deux occasions essentielles :

- En décembre 1976 à Saint-Nazaire pour obtenir des augmentations de salaire.

- A l'automne 1977 à Nantes, avec la longue grève de Dubigeon-Normandie contre les licenciements et les déclassements.

Nous analysons dans la suite de cette brochure, chacun de ces conflits.

Mais il faut aussi souligner d'autres luttes même si elles ont moins d'importance.

Aux A.F.O. (Ateliers Français de l'Ouest) - Saint-Nazaire), les 800 ouvriers de la réparation mènent, depuis bientôt deux ans, une longue lutte contre le chômage partiel.

A la Nantaise de Fonderies, (Nantes - fabrication d'hélices pour bateaux, notamment) les travailleurs se battent contre la menace de fermeture de l'entreprise.

Dans beaucoup d'entreprises sous-traitantes des chantiers, des luttes ont lieu contre les licenciements.

Nous le voyons, il existe un puissant potentiel de lutte contre les mesures d'austérité que veulent imposer patronat et gouvernement à la classe ouvrière de la Navale.

Mais la riposte ouvrière n'a pu déboucher sur la victoire, la responsabilité en incombe aux directions syndicales qui ont à chaque fois mené les luttes sur une voie de garage, comme nous allons le voir avec les exemples des Chantiers de l'Atlantique et de Dubigeon,

+ + +
+

face à la volonté patronale et gouvernementale de faire payer la crise aux travailleurs de la Navale en réduisant les salaires et en licenciant, ceux-ci vont se battre avec détermination en deux occasions essentielles :

- En décembre 1975 à Saint-Nazaire pour obtenir des augmentations de salaires.

- A l'automne 1975 à Nantes, avec la longue grève de Dubigeon-Normandie contre les licenciements et les débauchements.

Nous analysons dans la suite de cette brochure, certains de ces conflits.

Mais il faut aussi souligner d'autres luttes même si elles ont moins d'importance.

LA LUTTE DE DECEMBRE 1976

AUX CHANTIERS DE L'ATLANTIQUE-- SAINT-NAZAIRE

Fin 1976, la direction des Chantiers de l'Atlantique se voit attribuer le rôle de pionnier dans la mise en oeuvre du Plan Barre, plan de crise et de chômage.

Depuis 1967, un accord salarial est régulièrement reconduit après négociations en fin d'année. En décembre 1976 les revendications portent sur :

- 150 F uniforme,
- rattrapage de 2 %,
- indexation sur l'indice le plus avantageux des deux suivants :
"soit moyenne indice I.N.S.E.E./indice syndical",
"soit métallurgie parisienne",
- les 40 heures,
- retraite à 58 ans,
- transports gratuits.

Ces revendications visent essentiellement à défendre le pouvoir d'achat.

Depuis l'annonce du Plan Barre, voici l'échéance d'une des premières négociations salariales dans une grande entreprise nationale. Son sort sera décisif pour la mise en oeuvre de la politique d'austérité.

Le 2 décembre, la direction des Chantiers fait savoir que l'accord salarial ne sera pas renouvelé en 1977.

Les travailleurs ripostent avec détermination. Voici un historique rapide de la lutte.

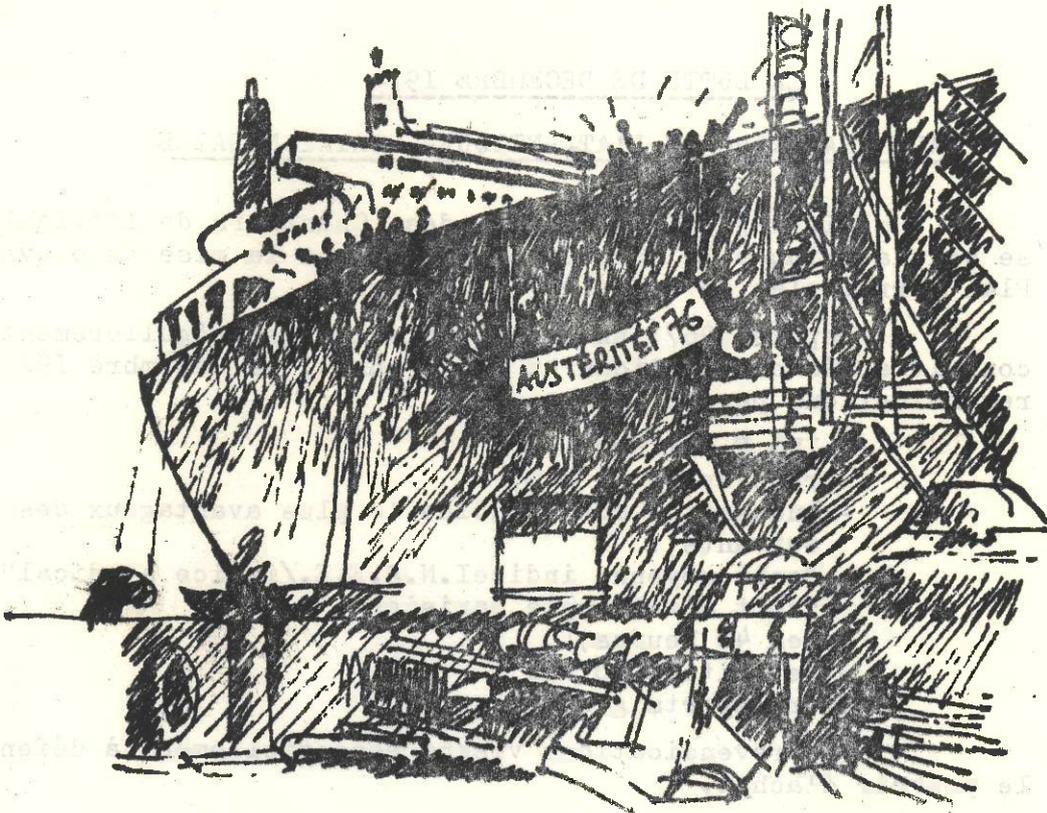
Le vendredi 3 décembre : manifestation de plusieurs milliers de travailleurs - y compris la maîtrise - devant la Sous-Préfecture. La direction pose alors comme unique préalable à l'ouverture de négociations l'évacuation des Chantiers. L'inter-syndicale ne trouve d'ailleurs pas ces exigences inacceptables. Elle demande seulement l'assurance que les négociations porteront bien sur ces revendications et sur le renouvellement de l'accord d'entreprise.

Du lundi au mercredi 8 décembre : Débrayages par secteurs qui désorganisent la production ; visites du pétrolier géant (Le "Bellamy") qui doit partir en essais.

Mercredi : La direction menace de fermer les Chantiers, les débrayages cessent l'après-midi.

Jeudi 9 décembre : Devant la détermination des travailleurs, les syndicats invitent les travailleurs, réunis à un meeting à 16 heures, à occuper le Bellamy, ce qui est fait.

A 19 heures, la direction annonce le lock-out. 2 000 personnes occupent le bateau pendant la nuit.



Samedi 11 décembre : Le Tribunal des référés de Saint-Nazaire prononce l'arrêté d'évacuation qui doit être exécuté avant 20 heures. Aussitôt, les syndicats sillonnent la ville avec des voitures sonos ; 2 000 à 3 000 personnes se rassemblent devant les grilles en 2 heures.

+++
+

La Direction, soutenue par la justice bourgeoise, pose maintenant la nouvelle condition à la levée du lock-out : elle demande aux organisations syndicales de s'engager à renoncer à ce mode d'action définitivement.

Nous reviendrons sur le sens de cette provocation.

Dimanche 12 décembre : 15 000 personnes participent à la journée "portes ouvertes" et apportent leur soutien.

Pour apprécier l'ampleur du soutien, il suffit de rappeler qu'un an plus tôt, une journée portes ouvertes organisée celle-là par la Direction, n'avait attiré que 4 000 personnes.

Lundi 13 décembre : Le "Bellamy" est évacué sur consigne de l'intersyndicale. Seuls sont maintenus des piquets de vigilance.

Mardi 14 décembre : Deux A.G. (800 participants) révèlent le désir de durcissement de la lutte.

Mercredi 15 décembre : Le matin 2 000 personnes au meeting. Aucune décision claire n'est prise. L'après-midi, la décision d'évacuation totale des C.A. est prise par les 300 présents réunis séparément par leurs syndicats respectifs.

Jeudi 16 décembre et vendredi 17 : Dans deux meetings réunissant 4 000 personnes puis 8 000, les dirigeants estiment que la levée du lock-out est une victoire. Une large fraction des travailleurs n'apprécie pas ce point de vue. Un gros-bras C.G.T. donne une paire de gifles à un jeune ouvrier qui accuse les dirigeants syndicaux de trahison. La lutte s'achève par une défaite totale, dans la confusion, la déception, la colère parfois.

Cet échec est significatif. Après l'annonce du Plan Barre, la classe ouvrière et les travailleurs ont manifesté leur volonté de refuser de payer le prix de la crise lors de la journée nationale d'action du 7 octobre. Mais les chefs syndicaux ont tout fait pour caser la riposte d'ensemble que souhaitait la classe ouvrière, afin de ne pas compromettre les chances de succès de la "gauche" aux municipales. A la journée du 7 octobre ont succédé : la journée du 23 octobre (C.G.T.-C.F.D.T.), sans compter les débrayages et meetings sans perspectives d'action résolues sur des objectifs clairs et précis, la grève du 15 novembre (C.G.T. seule), celle du 16 novembre (C.G.T.-C.F.D.T.). Mais quand les ouvriers déclenchent une lutte de masse et prennent les moyens de faire céder la direction, les conseils syndicaux les conduisent à un échec lamentable, qui démobilise toute la classe ouvrière.

Des questions se posent.

1° Pourquoi l'attitude provocatrice du patronat ?

La crise économique ne laisse pas le choix au patronat. La politique de concertation traditionnelle, qui consiste à acheter la tranquillité des profits contre quelques

concessions, prend fin. Il faut briser la classe ouvrière.

Après un temps d'hésitation, devant le rapport de forces (vendredi 3 décembre devant la Sous-Préfecture), à mesure que s'affirmera le soutien du gouvernement (jugement du tribunal des référés), la Direction montre une arrogance croissante (nouvelle condition à la levée du lock-out du 11 décembre).

Tout se passe comme si elle ne cherchait plus à ménager ses "interlocuteurs responsables" de la veille, mais au contraire à les écarter sans ménagement.

La Direction a choisi la date de l'épreuve de force. Elle s'y est préparée. Les travailleurs, pas plus que les syndicats - comme le démontre leur littérature - ne s'y sont trompés. Les ouvriers ont le sentiment qu'on veut les mettre à genoux.

2° Pourquoi les syndicats lancent-ils l'occupation du Bellamy ?

Les dirigeants syndicaux ont certainement senti le piège que tendait le patronat.

Ils répugnent par nature à l'action de masse. D'autre part, c'est la veille des élections. L'électoratisme s'accomode mal des luttes des travailleurs.

Cependant, ils se voient débordés à coup sûr s'ils ne prennent pas d'initiative. Ils savent que l'idée d'occuper le Bellamy germe dans la tête des travailleurs. Ils se décident à frapper un grand coup, espérant arracher une décision rapide ou se replier rapidement en cas d'échec.

C'est pourquoi ils lancent le mot d'ordre brutalement, en prenant soin ;

- De ne pas préparer les travailleurs à la lutte de longue durée,
- De ne pas organiser démocratiquement l'ensemble de l'action et notamment l'occupation en s'appuyant sur l'initiative du plus grand nombre (ce que leur profond mépris des ouvriers de la base leur interdit de toute façon),
- De ne pas prendre les mesures pour organiser immédiatement le soutien, local, professionnel et national, pour développer la lutte à la hauteur du rapport de force nécessaire.

La position d'abord incertaine de la Direction (vendredi 3 décembre) les encourage.

Mais quand il va s'avérer que le morceau ne peut être arraché sans une lutte longue et de grande ampleur, que la Direction provoque et recherche le rapport de force, QU'ELLE LES MET AU PIED DU MUR QUANT A L'EMPLOI DES MOYENS ILLEGAUX dans la lutte (occupation du "Bellamy", jugement des référés, nouvelle exigence patronale pour la levée du lock-out, le samedi 11 décembre) ils se sentent pris dans un

traquenard. A ce moment, si une idéologie révolutionnaire les inspirait, si l'intérêt des ouvriers seul les motivait, ils relèveraient le défi, ils mobiliseraient les masses. Mais leur adhésion au projet politique de la "gauche" les conduit à faire tout le contraire et ils sabotent la lutte. Ils battent en retraite avec précipitation et maladresse, piétinant les apparences de démocratie syndicale.

Que recherchent les dirigeants syndicaux révisionnistes dans cette lutte ?

Inspirés par la ligne politique de trahison de la classe ouvrière, ces dirigeants ont recherché l'"ouverture des négociations". Jamais ils n'ont proposé comme objectif la "satisfaction des revendications".

Ils cherchent à être reconnus comme interlocuteurs responsables du patronat,

Ils aspirent à participer à la gestion de l'entreprise nationalisée,

Ils veulent négocier sans rapport de force, ce qui laisse au patronat toute initiative pour choisir ce qu'il va lâcher, pour désamorcer la lutte, diviser, isoler les plus combattifs aux moindres frais. Ce type de négociations hors du contrôle des masses permet à l'aristocratie ouvrière de se réserver le meilleur morceau.

Ils veulent encremer dans l'esprit des travailleurs qu'avec l'Union de la gauche au pouvoir, la négociation sera toujours possible, donc la lutte ne sera plus nécessaire.

Quel fut le rôle du P."C."F. dans cette lutte ?

Outre son rôle dirigeant par la C.G.T. interposée, le P."C."F. est intervenu par tract pour répandre son venin idéologique pendant la lutte.

Une première fois, tandis que la presse bourgeoise locale titre en gros caractères, à la une : "Construction navale : le Japon, voilà l'ennemi !" (l'Eclair, 16 décembre 1976) le P."C."F. distribue le lendemain un tract intitulé : "Giscard finance les Constructeurs japonais" (17/12/76).

Au contraire, la cellule Guy-Leñan, du P.C.M.L.F. avait adressé un communiqué à la presse, paru le 14/12/76 dans l'"Eclair", soutenant les ouvriers en lutte et rappelant que : "Par delà les frontières, les ouvriers japonais, polonais ou français doivent s'unir pour abattre le capitalisme international, source de crise, de chômage, de misère et de guerre".

Dans un tract du 15 décembre 1976, le P."C."F. se répand en attaques verbeuses contre le plan Barre (qu'il avait dénoncé avant sa publication, précise-t-il !)

Il annonce que la soirée du même jour, 15 décembre, à Nantes, avec la participation de Paul Laurent, sera consacrée au soutien de la lutte des Chantiers.

Quel soutien ! Le jour même de la visite rapide du député et dirigeant révisionniste au terre-plein de Penhoët,

la décision d'évacuation totale des Chantiers est prise.

Eh bien ! Camarades ! méditez ces paroles d'hypocrites : "c'est donc l'intérêt de toute la population nazairienne et de la région de se ranger aux côtés des travailleurs des Chantiers pour exiger la levée du lock-out, empêcher l'utilisation des forces de police, imposer l'ouverture des négociations et la satisfaction des revendications."

Qu'ont fait les communistes marxistes-léninistes de l'Humanité Rouge ?

Dans la mesure de leurs moyens, ils ont soutenu les ouvriers dans leur lutte. Par leur présence, quand le soutien extérieur était demandé. Par deux tracts. Dans le premier (mercredi 15 au matin, avant la visite l'après-midi de Paul Laurent, avant la décision d'évacuation complète des Chantiers), ils soutenaient la lutte et avançaient des propositions concrètes, tirées d'expériences locales, pour soutenir une lutte longue. Par ce tract, ils dénonçaient les manoeuvres anti-démocratiques dans la conduite de la lutte.

Dans le second, ils faisaient le point sur les leçons à tirer de l'échec sur le plan syndical ; a la suite, ils ont renforcé leur travail d'explication sur les causes politiques de l'échec.

Ils ont adressé des articles à leur quotidien pendant et après la lutte.

L'absence d'une organisation d'avant-garde, guidée par une théorie marxiste-léniniste, au sein des Chantiers, s'est fait cruellement sentir. Et c'est à cette tâche que nous nous attelons en priorité.

+ + +

Extrait d'un tract de l'Humanité-Rouge
(du 11/01/77)

L'ELECTORALISME CONTRE LES LUTTES DES TRAVAILLEURS

Aujourd'hui, tous les partis bourgeois ne s'occupent que de préparer les élections (et d'abord les municipales) et veiller à ce que la classe ouvrière soit "sage". Les partis de "gauche" n'échappent pas à la règle.

Les dirigeants des confédérations syndicales, qui sont à la botte de ces partis, ont le même souci : ne rien faire qui puisse compromettre un succès des partis de "gauche" aux élections. Or pour gagner le gâteau de l'Etat bourgeois, il ne faut pas effrayer ni la petite-bourgeoisie, ni la fraction du patronat qui commence à pencher vers la "gauche".

C'est pour cette raison que les dirigeants syndicaux ne veulent pas d'un véritable mouvement d'ampleur nationale. Ils font tout pour l'empêcher, en dénonçant par exemple la coordination des entreprises en lutte contre les licenciements, mise sur pied par les ouvriers de Lip, de Réhault-Fougères, de l'I.M.R.O. à Rouen, etc... Et pourtant il y a

aujourd'hui près de 250 entreprises occupées.

C'est pour cette raison qu'en décembre aux Chantiers ils ont saboté la lutte ; car la mobilisation des ouvriers des Chantiers risquait de mettre le feu aux poudres.

C'est pour cette raison qu'aujourd'hui ils lanterment les ouvriers avec des débrayages inefficaces, mais ils peuvent facilement contrôler ; avec des "journées d'action" dont le seul résultat est d'émousser la combativité des travailleurs, dans l'attente des municipales de mars.

LA GREVE A DUBIGEON : Chronologie

AVRIL 1977 - La Direction Dubigeon annonce :

- Le licenciement de près de 1 000 intérimaires, (25 % du personnel)
- Le déclassement de 215 travailleurs,
- Le licenciement de 283 travailleurs de plus de 56 ans et 8 mois,
- Le chômage partiel pour 600 mensuels.

Malgré la colère des travailleurs, les directions syndicales restent à des formes d'action sans aucune efficacité réelle.

29 AOUT 1977 - Le patron SAVARY fait installer de nouvelles pointeuses et oblige, avec menaces à l'appui, les travailleurs à pointer 4 fois par jour.

C'en est trop ! 150 soudeurs sur un bateau débrayent et entraînent tous les travailleurs dans l'action.

8 sept. 1977 - LA GREVE EST DECIDEE : Guihéneuf, de la C.F.D.T. qui a tenté de s'y opposer, est conspué.

17 sept. 1977 - Message de soutien du C.P. de Nantes du PCMLF.

19 sept. 1977 - La grève s'organise : les travailleurs mettent en place des piquets.

20 sept. 1977 - La Direction tente d'organiser quelques jaunes pour forcer les piquets : échec.

Les travailleurs créent des commissions que les directions syndicales s'efforcent de contrôler en limitant leur rôle et leurs initiatives. (Economat-sport-culture-etc.)

24 sept. 1977 - JOURNEE PORTES OUVERTES

(16e jour de grève)

Elle est interdite par le Préfet, mais elle attirera 5 000 travailleurs de la localité.

Elle est l'occasion de manoeuvre de récupération et de détournement de la lutte par les partis bourgeois de gauche.

Le P.C. fait signer à la porte une pétition pour la réactualisation du programme commun. Cette opération sera sévèrement critiquée par des travailleurs.

La presse locale fait grand bruit autour de la visite des élus de gauche de l'agglomération.

Vie sociale

Ouest-France 25 IX 77

DUBIGEON - NORMANDIE :

Le Maire de NANTES et d'autres élus (communistes et socialistes) à l'opération "Portes ouvertes" interdite.

30 sept. 1977 - La direction tente une nouvelle fois de rassembler les jaunes et organise une manifestation de 300 cols blancs dans la cour de la Mairie.

La municipalité reçoit en ^{la} personne de GOUREAUX (P.S) et MOREAU (P.C.) une délégation des jaunes, masquant délibérément les responsabilités.

3 oct. 1977 - Les jaunes qui avaient fait un grand battage pour la reprise du travail ce lundi, ne dépassent pas les 300 sur la place de la petite Hollande.

A la même heure, aux chantiers, 3 000 métallos apportent leur soutien aux Dubigeon.

Les jaunes, partis en excursion sur les bords de l'ordre aux frais du patron, reprennent l'après-midi et tentent d'entrer en force et par surprise dans les chantiers.

Les travailleurs les repoussent à coup de boulons, de bouteilles et d'oeufs pourris hors du chantier, aidés, une centaine de mètres plus loin, par les ouvriers des A.C.B.

5 oct. 1977 - Cette attaque des jaunes masque le point culminant de la mobilisation.

Le patronat décide alors d'ouvrir des négociations et il compte sur les directions syndicales pour faire rentrer les choses dans l'ordre.

Deuxième communiqué de soutien du P.C.M.L.F. : "Au cours des négociations... il est indispensable de ne pas laisser entamer le rapport de

force établi et de ne pas entrer dans le jeu des concessions sans importance".

10 oct.1977

Un médiateur est désigné pour la conduite des négociations.

Les directions syndicales, surtout la C.G.T., repoussent ou découragent toutes les initiatives des grévistes, elles sèment un climat de défaitisme.

Le soutien est saboté : après avoir fait une publicité du diable autour des bons de soutien des municipalités de gauche, les U.L. et U.D. ne font rien pour la popularisation et les collectes (la C.G.T./S.N.I.A.S. refuse de faire une collecte et de participer à une manifestation) ; des travailleurs d'autres boîtes venus s'informer sont accueillis comme des chiens dans un jeu de quilles ; les paysans qui viennent apporter des légumes, des oeufs et du lait et qui doivent exposer leurs problèmes et leurs luttes, sont assimilés à de simples "épiciers".

Le gala de soutien est quasiment un échec : pas d'appel sérieux dans la presse. Un affichage dérisoire. Pas d'intervention des grévistes, mais une intervention spontanée de leurs femmes pour s'organiser entre-elles et renforcer leur solidarité dans la grève.

La mobilisation des grévistes est sabotée, la C.G.T. limite l'occupation à des concours de belote ou de palets. La proposition de faire jouer une troupe de théâtre "Troupe Jean Rigollet" est sans cesse repoussée.

18 oct.1977

Les éléments combattifs de la C.F.D.T. proposent un blocage des trains en gare de Nantes. Cette action, suivie par 200 grévistes, sera réussie et occasionnera un retard de plus d'une heure au train de Paris.

20 oct.1977

Les travailleurs décident l'occupation de la Chambre de Commerce. Quelques papiers et dossiers pétroliers volent en l'air, des slogans sont écrits à la peinture rouge.

UN COMMANDO DE MEMBRES P.C.F. DE LA C.G.T. S'OPPOSE A L'EXPRESSION DE LA COLERE DES TRAVAILLEURS ET S'EN PREND VIOLEMMENT A EUX. LES RESPONSABLES DE LA C.G.T. EN DENONCENT CERTAINS AUX FLJCS.



Le P.C.F. adresse une lettre à la direction de la C.F.D.T. Dubigeon où elle lui demande de désavouer ses membres combattifs qui se sont heurtés aux gros bras du P.C.F. lors de l'occupation de la chambre de Commerce. Malgré la volonté de ces derniers de dénoncer cette attitude du P.C.F., la direction de la C.F.D.T. étouffe l'affaire.

Tous ces actes de sabotages entraînent la division des travailleurs, l'isolement des éléments placés sur des positions de lutte de classe.

Les négociations piétinent.

28 oct. 1977

50e jour Encourageant le vent de défaitisme, s'appuyant sur l'écoeurement de nombre de ses adhérents devant les sabotages du P.C.F., les responsables de l'U.L. C.F.D.T et les chefs syndicaux de Dubigeon décident de procéder à une consultation alors que rien n'a été obtenu.

2 nov. 1977

55e jour I 200 travailleurs sont là.

La C.F.D.T appelle à une consultation, la C.G.T s'y déclare opposée. Elle fait de la surenchère, parlant d'organiser un soutien national qu'elle jusqu'ici saboté (refus C.G.T de débrayage aux Chantiers de la Méditerranée : La Seyne, La Ciotat).

C'est la confusion la plus totale : Le vote a

lieu, seulement 710 travailleurs y participent et seulement 547 se prononcent pour la reprise.

Guihéneuf, responsable C.F.D.T. annonce à la télé que son syndicat appelle à la reprise.

3 nov. 1977

La C.F.D.T. annonce sa décision : la C.G.T. dit qu'elle continue. Des militants combattifs de la C.F.D.T. protestent contre la direction C.F.D.T. ; beaucoup d'ouvriers expriment leur colère ou leur désappointement.

8 nov. 1977
6^{le} jour

Finalement la direction C.G.T. décide de rentrer. Elle est satisfaite d'avoir fait prendre la responsabilité de la reprise à la C.F.D.T.

Le local C.F.D.T. est recouvert de graffitis : "vendus de Dubigeon, traîtres, C.F.T!"

9 janv. 1978

Les syndicats C.G.T. et C.F.D.T. sont assignés en justice : le patron exige 143 millions A.F. dommages et intérêts pour atteinte à la liberté du travail et occupation d'usine.

Il est donc clair que c'est le recours à la lutte classe contre classe que vise le patronat, il s'agit pour lui de s'attaquer au courant dans les syndicats et non aux directions syndicales.

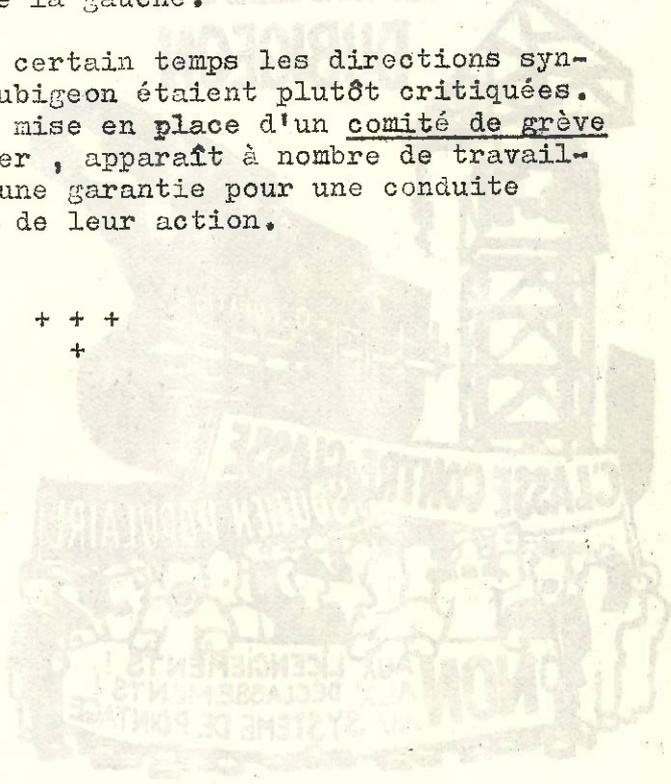
Mais en s'attaquant au syndicat, en général, donc ainsi en apparence à leur direction, il contribue à la persistance des illusions de nombreux travailleurs par rapport à ces directions-traîtres, inféodées aux partis bourgeois de l'union de la gauche.

Or depuis un certain temps les directions syndicales de Dubigeon étaient plutôt critiquées. L'idée de la mise en place d'un comité de grève en particulier, apparaît à nombre de travailleurs comme une garantie pour une conduite démocratique de leur action.

+ + +
+

RENTFORÇONS
NOTRE SOUTIEN

Thématique Rouge



Thématique Rouge

- 19 -

L'ACTION DES COMMUNISTES MARXISTES-LENINISTES

DE L'HUMANITE-ROUGE PENDANT LA GREVE

Malgré le handicap que constitue pour eux l'absence d'un militant dans l'entreprise, les Communistes marxistes-léninistes se sont attachés à bien comprendre la lutte des travailleurs de Dubigeon. Pour cela, ils se sont informés, jour après jour, auprès des travailleurs des chantiers qu'ils connaissent, ils se sont rendus régulièrement au piquet de grève et aux différentes manifestations et réunions.

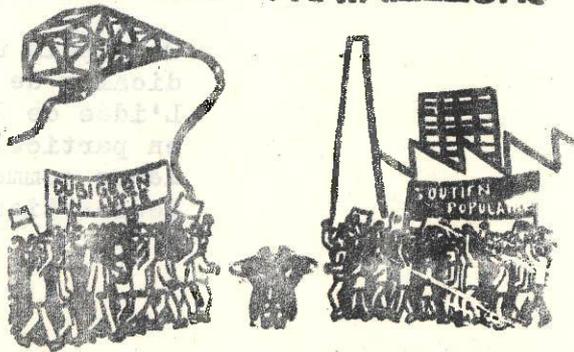
A partir de là, ils ont pris des initiatives concrètes, à la mesure de leurs forces, pour soutenir la grève des Dubigeon.

Leur premier message de soutien au neuvième jour de la grève a été accompagné d'une somme de 1 500 francs recueillis auprès de leurs militants. Elle a figuré en tête de la liste des collectes de soutien affichée au panneau d'information des grévistes. A la suite de l'attaque des jaunes, ils ont envoyé un second message de soutien.

Ils ont édité et collé à Nantes deux affiches



**L'ISSUE DE LA LUTTE DES
'DUBIGEON' CONCERNE
TOUS LES TRAVAILLEURS**



**RENFORÇONS
NOTRE SOUTIEN**

imp. sp. de **L'Humanité & Rouge**

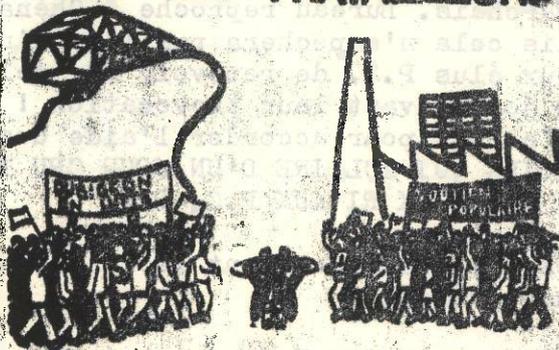
appelant les autres travailleurs nantais à soutenir les Dubigeon. Ils ont été les seuls à avoir cette initiative à Nantes, malgré la faiblesse de leurs moyens comparés à d'autres organisations politiques et syndicales. Le P.S. a même eu le culot de reproduire, tronquée, (Cf. dessin ci-joint) l'une de leurs affiches dans Ouest-Unité, journal départemental P.S. pour lequel ils n'hésitent pas à payer une publicité commerciale digne des capitalistes.

- Dans les entreprises, les administrations où travailleurs militants, ils ont popularisé activement la lutte des Dubigeon, ont attaqué le mur du silence de la bourgeoisie sur cette grève, ils ont organisé des collectes et ont même été réprimés pour cela par le patronat. Au cours de ce travail de soutien, ils ont constaté le peu d'empressement des directions syndicales à développer le soutien et la solidarité.

- Par un travail d'information régulier à l'Humanité-Rouge - 12 articles - ils ont porté à la connaissance de milliers de travailleurs français la lutte des Dubigeon qui a constitué un épisode important de la lutte de classe à un moment où tous les partis bourgeois de droite et de gauche souhaitaient la trêve électorale.

- Tout en condamnant le patronat, les marxistes-léninistes ont dit franchement aux travailleurs leur avis sur les manoeuvres des chefs syndicaux, inspirés par les ambitions électorales de leurs partis (P.C. ou P.S.), ambitions étrangères aux intérêts des travailleurs. Ces appréciations ont trouvé l'accord de plusieurs travailleurs. Il correspond à la prise de conscience des méfaits des partis bourgeois de l'Union de la Gauche, prise de conscience qui progresse sensiblement parmi les travailleurs.

L'ISSUE DE LA LUTTE DES "DUBIGEON" CONCERNE TOUS LES TRAVAILLEURS



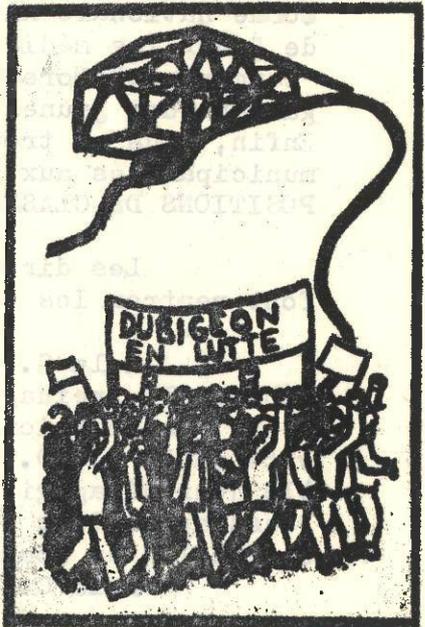
RENFORÇONS NOTRE SOUTIEN

imp. spéc. **l'Humanité Rouge**

...x, c'est
...oi dans
...dessus,
...doivent
...it :
...lotte de
...nise en
...rivée de
...s par la
...ants de
...ouvelles
...rmation
...les pro-

rielle de
...iter les
...1980, un
...struction
...être né-
...t Comi-
...de ser-

Ouest unité
déc 77



UNE LECON ESSENTIELLE DE LA GREVE A DUBIGEON

Extrait d'un appel du Comité de Nantes du PCMLF :
"Dubigeon le montre, il faut des syndicats indépendants des partis bourgeois."

OU SE TROUVENT LES CAUSES DE L'ECHEC, LES RESPONSABILITES ?

Les directions syndicales invoquent l'intransigeance patronale, mais cette "découverte" n'a vraiment rien de nouveau. A-t-on connu un patron qui cède de bon gré aux revendications, sur simple réclamation des travailleurs ? Cela ne manque pas de sel dans la bouche de ceux qui ont semé le défaitisme tout au long du conflit, et qui aujourd'hui invoquent un soit-disant manque de soutien de la part des travailleurs.

Voilà les dirigeants syndicaux qui demandent des comptes aux travailleurs alors que ce sont eux qui devraient assurer une direction susceptible de conduire la lutte au succès.

NE SERAIT-IL PAS PLUS LOGIQUE QUE CE SOIT LES TRAVAILLEURS QUI DEMANDENT DES COMPTES AUX PERMANENTS PAYES AVEC NOS COTISATIONS ? OUI, C'EST BIEN CE QU'IL S'AGIT DE FAIRE !

UNE POLITIQUE DE CAPITULATION ET DE DIVISION

DANS LES SYNDICATS AU NOM DES INTERETS

DES PARTIS DE "GAUCHE"

Les partis de "gauche" se mettent en avant, les directions syndicales ont volontairement limité le soutien populaire, pour ne mettre en avant que celui des élus et des municipalités de "gauche". Tout est fait pour le bénéfice de ces partis et de leur ligne électoraliste, pour les législatives de 1978. Le soutien de milliers d'ouvriers dans les autres entreprises, on s'en moque éperdument, on ne fait rien de sérieux pour le développer. IL EST POURTANT AUTREMENT DETERMINANT DANS LE RAPPORT DE FORCE.

Et puis, c'est la mini-querelle nantaise de la discorde nationale Mitterrand-Marchais. Bureau reproche à Chénard de jouer les médiateurs, mais cela n'empêchera pas l'adjoint "communiste" Moreau avec deux élus P.S. de recevoir une délégation des jaunes quelques jours avant leur provocation ! Enfin, tous se trouveront d'accord pour accorder l'aide des municipalités aux jaunes. VOILA QUI ECLAIRE D'UN JOUR CRU LES POSITIONS DE CLASSE REELLES DES DEUX RIVAUX P.C.-P.S.

Les directions des syndicats prennent le relais et font rentrer les choses dans l'"ordre".

A la C.G.T., les discours "durs" ne peuvent faire oublier le freinage systématique des initiatives des travailleurs. Sa position pour la poursuite de la grève après le vote de la C.F.D.T. n'est-elle pas éclairée sous son véritable jour démagogique, avec le retournement de veste, deux jours après ? Et tout cela au nom du "réalisme" et de "l'unité syndicale" au comble sur le dos des travailleurs !

A la C.F.D.T., on prône l'indépendance syndicale,

en théorie du moins, car lorsque l'U.D. proteste contre les pressions qu'exerce sur elle la C.G.T., cela revient finalement à défendre le P.S., dont la politique n'est pas moins bourgeoise que celle du P.C. Dès lors, conformément aux pratiques anti-ouvrières passées de ce parti, les responsables de la C.F.D.T. s'emploient à mettre fin à un conflit bien embarrassant, prenant "leur responsabilité", celle de faire reprendre sans résultat.

Les travailleurs combattifs, qui avaient pu se faire quelques illusions sur les dirigeants tant C.G.T. que C.F.D.T. se voient abandonnés et leur colère est grande.

CONFUSION, DIVISION, PUIS REMEDES MIRACLES

MEMES OBJECTIFS !

Chérèque vient apporter sa caution à Guihéneuf pour parler de lutte dans toute la navale, voire au niveau européen, tandis que Prampart camoufle son propre abandon en rejetant la responsabilité sur la C.F.D.T., pour se retrouver finalement d'accord pour participer aux journées d'action bidon inefficaces.

Après la bataille de chiens, c'est le concert "harmonieux" ! "acheter et construire français" dit la C.G.T. en écho au P.C.F., "développer le secteur de la machine-outil" dit la C.F.D.T. ; voilà les solutions miracle qui sont substituées à la lutte classe contre classe pour s'opposer aux licenciements !

EN FAIT, TOUS CES PROJETS, CES REMEDES, SE SITUENT DANS L'OPTIQUE DE SUBSTITUER UNE GESTION DU CAPITALISME A UN AUTRE.

NON, LES PERSPECTIVES NE SONT PAS BOUCHEES !

LA CLASSE OUVRIERE PEUT VAINCRE !

Chaque jour, les capitalistes, pour sauver leurs profits dans la crise, s'attaquent aux travailleurs. Cela rend sans cesse plus nécessaire la lutte classe contre classe contre les licenciements, contre l'exploitation.

CERTAINES LUTTES MONTRENT LA VOIE : ce sont les ouvriers de LIP, malgré les difficultés actuelles ; ce sont nos frères immigrés de la SONACOTRA ; les éboueurs parisiens, etc. Toutes ces luttes ont été menées indépendamment de la tutelle des partis de "gauche" et contre eux.

Il faut que cette tendance se développe, devienne irrésistible : IL FAUT LUTTER POUR DES SYNDICATS INDEPENDANTS DES PARTIS BOURGEOIS !

Dans l'immédiat, il faut exiger des comptes quant à la manière dont a été dirigée la lutte à Dubigeon, quant à son isolement, quant à son résultat.

ET SURTOUT, LES TRAVAILLEURS DOIVENT SE REDONNER LEUR OUTIL LE PLUS PRECIEUX ET LE PLUS INDISPENSABLE : LEUR PARTI.

Contre la trahison du P.C.F., des militants communistes ont commencé à édifier ce nouveau parti : le PARTI COMMUNISTE MARXISTE-LÉNINISTE DE FRANCE (P.C.M.L.F.). Les travailleurs révolutionnaires, désireux de mener le combat de classe, en le rejoignant, apporteront la contribution la plus indispensable pour ouvrir la voie à laquelle aspire, à travers ses combats, la classe ouvrière :

CELLE DE SON UNITÉ, DE SES SUCCÈS DANS LES LUTTES, DE LA RÉVOLUTION !

Comité de Parti Chou En-Lai du P.C.M.L.F.
Nantes, le 15/11/77.

+ + +

+

Il faut que cette tendance se développe, devienne
majoritaire dans le P.C.F. pour que les
travailleurs révolutionnaires puissent
rejoindre le parti et mener le combat
de classe.

Il faut que cette tendance se développe, devienne
majoritaire dans le P.C.F. pour que les
travailleurs révolutionnaires puissent
rejoindre le parti et mener le combat
de classe.

Il faut que cette tendance se développe, devienne
majoritaire dans le P.C.F. pour que les
travailleurs révolutionnaires puissent
rejoindre le parti et mener le combat
de classe.

NON, LES PERSPECTIVES NE SONT PAS BOURGEOISES !

LA CLASSE OUVRIÈRE POUR VAINCRE !

Il faut que cette tendance se développe, devienne
majoritaire dans le P.C.F. pour que les
travailleurs révolutionnaires puissent
rejoindre le parti et mener le combat
de classe.

Il faut que cette tendance se développe, devienne
majoritaire dans le P.C.F. pour que les
travailleurs révolutionnaires puissent
rejoindre le parti et mener le combat
de classe.

Il faut que cette tendance se développe, devienne
majoritaire dans le P.C.F. pour que les
travailleurs révolutionnaires puissent
rejoindre le parti et mener le combat
de classe.

Il faut que cette tendance se développe, devienne
majoritaire dans le P.C.F. pour que les
travailleurs révolutionnaires puissent
rejoindre le parti et mener le combat
de classe.

Il faut que cette tendance se développe, devienne
majoritaire dans le P.C.F. pour que les
travailleurs révolutionnaires puissent
rejoindre le parti et mener le combat
de classe.

4. Les solutions de la Bourgeoisie

A. LA DROITE

En cette veille d'élections, tous les partis bourgeois y vont de leurs propositions pour "sauver la Navale".

Il est vrai que c'est un enjeu d'importance dans le cadre des législatives à Nantes et en Loire-Atlantique. Car tous les travailleurs, expressément sollicités aux élections par les partis bourgeois, se sentent concernés par le problème.

On voit donc fleurir ces temps-ci les "solutions industrielles", de Marchais au R.P.R. de Chirac.

Toutes ont un point commun : il n'est jamais question de renverser le capitalisme, ni de mobiliser les travailleurs dans la lutte contre les licenciements et la baisse des salaires.

LE PROGRAMME DE LA BOURGEOISIE DE DROITE :

L'AUSTERITE A LA BARRE

Nous ne nous étendrons pas sur la politique de cette fraction de la bourgeoisie. Nous l'avons expliquée au chapitre II ; elle consiste à faire porter tout le poids de la crise sur les travailleurs.

La classe ouvrière de l'industrie navale en fait

l'expérience tous les jours. Elle signifie : licenciements, chômage (partiel ou total) et baisse de salaires. C'est contre elle que se sont battus les travailleurs aux Chantiers de l'Atlantique et à Dubigeon.

Cependant, les candidats-députés de droite trouvent encore le moyen de faire d'autres propositions... qui ressemblent comme deux gouttes d'eau à la politique actuellement appliquée par l'Etat capitaliste.

Le Masne, par exemple, candidat du Parti-Républicain de Giscard à Nantes, a proposé au cours d'une récente session du Conseil Général de créer un "challenge du créateur d'entreprises" pour enrayer le chômage dans le département !

En fait, Le Masne est incapable de proposer autre chose que ce que font déjà les monopoles dans le cadre de la crise, c'est-à-dire restructurer et licencier. C'est pourquoi il déclare : "Nous voulons que les problèmes de la construction navale en Loire-Atlantique soient traités au plan national et local comme les problèmes de la sidérurgie en Lorraine." Voilà qui est tout à fait clair quand on sait qu'il y a eu des milliers de sidérurgistes qui se sont retrouvés sans emploi en Lorraine suite à la restructuration de cette industrie !

COUCOU ! GARNIER EST DE RETOUR A SAINT-NAZAIRE !

Garnier, P.D.G. marseillais, vient régulièrement tenter sa chance -ou plutôt ramasser sa veste- aux élections à Saint-Nazaire. Le voilà donc de retour pour les législatives, prêt à défendre les couleurs du R.P.R. de Chirac.

Fin janvier, il faisait paraître un long article dans la presse locale, intitulé : "Des bateaux, oui, mais quoi encore pour Saint-Nazaire demain ?"

Voici ce qu'il y déclare : "Je m'engage à ce que dès le lendemain du deuxième tour du scrutin de mars soient réunies les conditions officielles de l'ouverture d'une négociation consacrée à la situation nazairienne et dont l'aboutissement soit la mise en oeuvre d'activités nouvelles"

La ficelle est un peu grosse. Garnier voudrait faire croire que s'il était élu, il serait possible de développer à Saint-Nazaire ce qu'il appelle "un second pôle industriel" (le premier étant les Chantiers), qui résoudrait la question du chômage.

Malheureusement pour lui, les travailleurs nazairiens ont déjà l'expérience de ces implantations d'industries nouvelles. Il y a eu la S.E.M.M.-SOTRIMEC qui a fermé ses portes au bout de quelques années pour aller s'installer Tournon dans l'Ardèche, afin de toucher de nouvelles primes.

Il y a Eaton (boîtes de vitesse pour poids lourds) qui devait embaucher 1 000 personnes et qui pour l'instant n'en emploie que 280 et à peine mieux payées que le S.M.I.C.

Il y a aussi Guichard, qui pourtant a le bras long, et qui depuis des années parle de nécessité de créer des industries nouvelles dans le département, alors qu'aujourd'hui

d'hui on assiste à la suppression de 144 emplois chez Thiriet-Catfin (machine-outils) à la Baule, ville dont il est maire.

En réalité, il n'y a pas de miracle : en régime capitaliste, les entreprises ne sont installées dans telle ou telle région par les monopoles que parce qu'ils pensent y réaliser d'importants profits dans les meilleures conditions. C'est pourquoi certaines régions connaissent un sous-développement industriel (Bretagne-Sud-Ouest par exemple).

Seule une société socialiste sera en mesure - parce que la loi du profit maximum n'y aura plus cours - de développer harmonieusement l'économie des différentes régions.

+ + +
+

LA RAGE ANTI-OUVRIERE DU C.N.I. (1)

Un mot enfin sur un parti de droite qui a laissé éclater toute sa haine anti-ouvrière lors de la grève de Dubigeon.

Le C.N.I. a couvert la ville de Nantes d'affiches proclamant : "Les communistes veulent détruire la Navale".

" AUX CHANTIERS DUBIGEON , UNE GREVE SUICIDAIRE
EST MENEE PAR LES COMMUNISTES ET LES SYNDICATS POLITISES.
ILS INTERDISENT TOUTE LIBERTE DU TRAVAIL. ILS CAUSENT
35 MILLIONS A.F DE PERTES PAR JOUR. ILS CHASSENT LES TRAVAILLEURS A COUPS DE PIERRES.

POUVONS-NOUS LES LAISSER RUINER L'INDUSTRIE
NANTAISE ? "

Bien sûr, au delà de leur hostilité à l'égard des dirigeants du P.C.F., ce que visait l'affiche du C.N.I. c'était les ouvriers de Dubigeon et leur action résolue. Ces réactionnaires tremblaient devant la lutte ouvrière. L'intitulé de leur affiche ne doit pas nous tromper. Car le P.C.F. a eu le même genre de trouille quand les ouvriers ont occupé la Chambre de Commerce.

(1) Centre National des Indépendants.

LES SOLUTIONS DE LA BOURGEOISIE

B. LA GAUCHE

Les solutions proposées par la "gauche" pour la Navale méritent un examen plus approfondi.

D'abord parce que la "gauche" n'est pas encore au pouvoir et que ses propositions démagogiques font illusion aux yeux de nombreux travailleurs.

Ensuite parce que ces propositions -spécialement celles du P.C.F.- prétendent sortir la construction navale française de la crise, augmenter l'activité des chantiers et même créer des emplois dans la branche !

Ce paradis serait soit-disant à portée de la main, il nous suffirait de donner 25 % de nos voix au P.C.F. pour qu'il puisse entrer en position forte au gouvernement et réaliser l'ensemble des nationalisations qu'il prévoit.

+ + +

+

Le 19 novembre 1977, Marchais à exposé à Saint-Nazaire le "plan" du P.C.F. Ce jour-là d'ailleurs un militant de l'Humanité-Rouge lui demanda de s'expliquer sur le chauvinisme de ses propositions. Bien entendu, il contourna l'obstacle.

Le P.S., quant à lui, s'est exprimé dans le numéro décembre de "Ouest-Unité" sous la plume de Roland Andrieu qui est à la fois membre du P.S. et dirigeant du syndicat C.G.T. des marins. ("Des propositions pour la Navale").

(Notons au passage que le P.S. s'est permis d'utiliser pour illustrer son article une affiche éditée par l'Humanité-Rouge en soutien aux travailleurs de Dubigeon, mais en supprimant les mots d'ordre et sans mentionner l'origine. (Cf. p.)

Les propositions des deux partis présentent un certain nombre de différences sur lesquelles nous reviendrons. Mais l'argumentation prend comme point de départ une même "revendication" que nous allons examiner à la lumière de la situation du transport maritime mondial.

Quelle est cette revendication ? "Il faut que la France assure au moins à 50 % son trafic maritime avec sa flotte nationale".

Marchais réclame que la France couvre à 80 % par sa propre flotte ses importations d'hydrocarbures, et à 50 % son trafic de marchandises sèches.

Andrieux dit, lui, que ce trafic doit être effectué "en grande partie par la flotte marchande de notre pays et au minimum pour 50 %. (C'est nous qui soulignons).

Dans un article de l'A.P.L. (21 mars 1977), il allait même jusqu'à déclarer qu'il faudrait à la France une

marine marchande "capable d'assurer au moins 80 à 90 % de son import-export." (Cf. p. 6).

Le secrétaire général du syndicat des marins, C.G.T. Lagain, demandait récemment, à propos du "plan de récession" du groupe Total, que les importations de pétrole soient progressivement effectuées en totalité (nous soulignons) sous pavillon français, que le groupe Total étende ses activités au trafic entre pays étrangers, etc.

(Le Marin du 14/10/77)

Pour mieux comprendre la signification de cette "revendication" nous allons examiner la situation actuelle du transport maritime mondial.

+ + +
+

LA DOMINATION DE L'IMPERIALISME

DANS LE TRANSPORT MARITIME

La flotte marchande a joué un très grand rôle dans la naissance et l'expansion des puissances impérialistes. Il n'est donc pas surprenant qu'aujourd'hui les flottes les plus puissantes soient celles de pays impérialistes.

A eux seuls, ces pays assurent 83 % du commerce maritime mondial. A titre de comparaison, le Tiers-Monde, c'est-à-dire les 3/4 de l'humanité, n'en assure que 6 %, bien qu'il fournisse, en particulier par ses exportations de matières premières, 40 % du trafic. L'Europe des neuf, quant à elle, participe pour 37 % au commerce mondial et assure 20 % du transport mondial.

Bien entendu, un tel déséquilibre signifie des difficultés considérables pour les pays du Tiers-Monde. D'une part, il entraîne pour eux un surcroît de 4 % au moins pour toutes les marchandises qu'ils importent ou exportent par voie de mer. D'autre part, il constitue une menace constamment suspendue sur leur tête, puisqu'ils sont à la merci d'un chantage au boycott maritime.

Parmi les flottes des pays impérialistes, il faut inclure la majorité des navires sous pavillon de complaisance (Libéria, Panama...) En effet, elles sont très largement constituées de navires appartenant à des sociétés américaines. Par exemple, la flotte battant pavillon de Panama est constituée à 30 % de pétroliers appartenant à des armateurs américains.

Si l'on examine le tableau des principales flottes mondiales, on constate que parmi les 10 premières, il n'y a aucune flotte du Tiers-Monde.

On constate d'autre part, qu'outre les pavillons de complaisance, les flottes les plus importantes ne sont pas nécessairement celles des plus grands pays impérialistes. L'Allemagne de l'Ouest par exemple se trouve au 119e rang avec un tonnage trois fois inférieur à celui de la Norvège, qui est à la cinquième place.

Ce phénomène s'explique par différents facteurs, géographiques, économiques, historiques, qui font que le capitalisme s'est plus ou moins développé dans tel ou tel pays dans le domaine de la flotte marchande. c'est une illustration particulière de la loi générale qui veut que l'impérialisme se développe inégalement.

L'URSS, UNE NOUVELLE PUISSANCE MARITIME INQUIÉTANTE

Pour avoir une vue complète des choses, il importe de parler de la flotte soviétique et des pays sous sa dépendance, c'est-à-dire la Pologne et la R.D.A. (Les autres pays du COMECON n'ayant pas de véritable flotte marchande).

Ces derniers temps, les armateurs occidentaux n'ont cessé de geindre sur la concurrence déloyale que leur font les flottes de ces pays. Bien entendu, ces lamentations s'expliquent, non par le souci qu'ils auraient de l'indépendance nationale, mais par la crainte où ils sont de voir une partie de leurs profits passer à d'autres mains.

Nos pauvres armateurs accusent l'U.R.S.S. de pratiquer une méthode commerciale "déloyale", qu'ils connaissent bien eux-mêmes, et qu'on appelle le dumping. (Politique qui consiste à baisser sensiblement les prix pour conquérir un marché). Ainsi, sur la ligne Europe du Nord-Afrique australe, l'U.R.S.S. pratique des tarifs inférieurs de 30 % à ceux pratiqués par les armements occidentaux.

Dans son commerce maritime bilatéral avec certains pays, l'U.R.S.S. occupe une position dominante. Ainsi elle effectue 84 % de son trafic maritime avec la Grande-Bretagne sous son propre pavillon et 75 % de son trafic avec le Japon.

Mais surtout elle cherche à s'imposer dans le trafic entre pays tiers; elle est déjà parvenue à accaparer avec la méthode du dumping 35 % du trafic Europe du Nord-Méditerranée.

25 %	du trafic	Europe du Nord - Amérique Latine,
20 "	" "	Méditerranée - Golfe du Mexique,
12 "	" "	Japon - U.S.A. (Côte ouest)
10 "	" "	Europe du Nord - Afrique Orientale.

Elle crée des sociétés mixtes avec des armateurs d'Europe de l'Ouest (Sobel-marine en Belgique, Sovitalmare en Italie, etc.)

Pour l'U.R.S.S., c'est le moyen de se procurer des devises fortes. C'est aussi le moyen d'avoir ses entrées dans beaucoup de pays du Tiers-Monde où elle n'est pas implantée.

Mais surtout, il faut bien voir que cette expansion fait partie de la volonté impérialiste de dominer le monde de l'U.R.S.S. Quel meilleur moyen, en effet, de faire pression sur un pays que de contrôler son trafic maritime ? C'est spécialement vrai de l'Europe de l'Ouest, dont on sait qu'elle est très vulnérable sur ce point, puisque sans approvisionnements en matières premières, sans liaisons maritimes avec notamment l'Afrique et le Moyen-Orient, elle est condamnée à l'asphyxie. C'est pourquoi, derrière des pratiques commerciales "déloyales", il faut surtout voir un élément du

plan de domination du monde que poursuit le social-impérialisme russe, un élément de son plan de préparation à la guerre d'agression.

L'U.R.S.S. ne participe que pour 1,6 % au commerce maritime mondial. (Ce très faible pourcentage s'explique par les caractéristiques propres à ce pays).

Cependant sa marine marchande peut assurer 9 % du trafic maritime mondial.

En plus, l'U.R.S.S. est le pays qui a le plus important tonnage en construction (20 % du tonnage mondial en ajoutant ceux de la Pologne et de la R.D.A.) Elle a donc bien l'intention de continuer son expansion maritime.

Quand on sait que la flotte marchande joue un rôle déterminant en cas de guerre, quand on sait aussi que la flotte de guerre russe est devenue la première du monde, il apparaît clairement que le but que poursuit l'U.R.S.S. c'est de se préparer à la guerre d'agression. Certains experts européens notent par exemple avec perspicacité qu'elle pourra avec sa flotte marchande transporter n'importe où du matériel militaire.

Il s'agit donc d'une très grave menace pour l'indépendance des pays et des peuples du monde et notamment d'Europe.

MARCHAIS SILENCIEUX

Marchais, si prompt à parler d'"indépendance nationale", ne souffle mot de cet aspect essentiel de la question, pas plus d'ailleurs que le P.S. ou que l'actuel gouvernement au pouvoir.

A quoi sert-il alors à Marchais de dire : "C'est, en effet, l'indépendance politique de la France qui est concernée par cette question des transports maritimes." ?

Les DIRIGEANTS C.G.T. aux CÔTES des ARMATEURS

FACE à la CONCURRENCE des FLOTTES de l'EST

Les dirigeants du syndicat C.G.T. des Marins déclarent : " le problème des pavillons du COMECON (Europe de l'Est) étant posé dans le cadre du Marché Commun, les armateurs et le gouvernement français doivent agir pour que notamment, à ce niveau, les règles du commerce soient les mêmes des deux côtés. Ce que font les membres du COMECON dans les pays de la C.E.E., les membres de la C.E.E doivent pouvoir le faire dans les pays du COMECON."

Ce que veut donc la C.G.T. des marins, c'est que les "règles du commerce" soient respectées, que la concurrence soit "loyale". Ils se rangent à l'avis des armateurs et leur reprochent seulement de manquer de fermeté dans la lutte pour faire respecter ces règles de "loyauté".

Pour eux, comme pour les armateurs, l'indépendance nationale a un sens bien particulier : la préservation des intérêts des compagnies françaises. La lutte pour conserver

leur part du marché du transport maritime international. C'est un point de vue entièrement capitaliste. De la part de la fédération des marins C.G.T., ce n'est ni plus ni moins que de la collaboration de classe.

Quand il parle d'indépendance nationale dans le transport maritime, Marchais développe un point de vue identique. Ce qui l'intéresse, c'est uniquement la préservation des intérêts de l'armement français face à ses concurrents étrangers.

S'en tenir à un tel point de vue, revient à considérer que la Norvège ou la Grèce (pays qui ont une puissante flotte marchande) pourraient constituer un danger pour l'indépendance nationale de la France. C'est évidemment absurde.

C'est pourquoi il est nécessaire de bien voir à propos de la flotte russe (qui est d'ailleurs pas encore très importante économiquement) qu'elle est un instrument (parmi d'autres) d'une politique d'hégémonie et de guerre. C'est en tant que telle qu'elle constitue une menace pour l'indépendance nationale. C'est cet aspect des choses que la classe ouvrière doit prendre en compte et c'est celui-là précisément que Marchais cherche à camoufler quand il bavarde sur la nécessité de l'indépendance de notre marine marchande.

Bien entendu, cela ne signifie pas que l'U.R.S.S. soit mécontente, loin s'en faut, d'aggraver la crise dans laquelle se débattent les armateurs européens.

+ + +
+

LA LUTTE DU TIERS-MONDE

POUR UN NOUVEL ORDRE MARITIME MONDIAL

Aujourd'hui, la domination du transport maritime par les flottes des pays impérialistes est remise en cause.

L'époque où quelques compagnies, groupées en "conférences de lignes", faisaient la pluie et le beau temps sur la côte d'Afrique occidentale, par exemple, est révolue.

Aujourd'hui plusieurs pays d'Afrique noire ont commencé à constituer leurs flottes nationales. C'est le cas de la Côte d'Ivoire et du Cameroun notamment.

Ces pays soutiennent activement la proposition, faite dans le cadre de la C.N.U.C.E.D. (Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement), d'appliquer un "Code de conduite" qui prévoit un partage du transport de la façon suivante :

- 40 % pour la flotte du pays exportateur,
- 40 % pour celle du pays importateur,
- 20 % laissé au marché libre.

L'EXEMPLE DE LA COTE D'IVOIRE

La Côte d'Ivoire a joué un rôle important dans cette lutte. Elle est parvenue à imposer à la France, à la Belgique et à l'Allemagne une telle répartition du trafic qui entrera en vigueur au fur et à mesure que la Côte d'Ivoire développera sa propre flotte.

Auparavant dans les transports maritimes intéressant la Côte d'Ivoire, 60 % allait aux armateurs français. Il en est résulté évidemment avec le nouveau système, la perte d'une partie du marché pour les armateurs français.

Le développement des flottes du Tiers-Monde, l'application croissante du système 40/40/20 entraîne forcément un rétrécissement du marché du transport maritime pour les pays impérialistes. Cela accentue la crise du capitalisme dans ce secteur.

Le P.D.G. de la Compagnie Générale Maritime (le trust C.G.M.) le reconnaît : "Les armements des pays occidentaux se trouvent confrontés à une concurrence de plus en plus vive sur tous les trafics et à de graves problèmes de rentabilité. Ceux-ci trouvent, notamment, leur origine dans la multiplication des mesures de réservation de pavillon prises par de nombreux pays en voie de développement..."

DEVELOPPEMENT GENERALISE DES FLOTTES DU TIERS-MONDE

L'Egypte, qui pour l'instant ne transporte que 14 % de son commerce extérieur, a décidé de construire 52 navires de tous types pour parvenir à un meilleur taux de couverture.

Beaucoup de pays du Tiers-Monde s'unissent pour pouvoir constituer des flottes. Ainsi, six états des Caraïbes ont pu constituer une flotte. Une flotte est-africaine est en projet, etc.

Les pays de l'O.P.E.P. ont constitué des flottes pour être en mesure d'assurer par leurs propres moyens une partie de leurs exportations d'hydrocarbures.

Le cas le plus typique est sans doute celui de l'Algérie dont la flotte a connu en 1976 une augmentation de 128 %. Pour rompre avec une situation héritée du colonialisme qui rendait dépendante pour ses échanges extérieurs des armements français l'Algérie; celle-ci a décidé dès 1964 de créer sa flotte nationale qui a pris son véritable essor en 1969. L'objectif visé était d'assurer progressivement le transport de 50 % des échanges extérieurs de l'Algérie s'effectuant par voie de mer.

+ + +
+

LES CHAUVINS DE LA "GAUCHE"

CONTRE LE NOUVEL ORDRE MARITIME MONDIAL

Mais revenons aux arguments de la gauche. "Pour donner du travail à nos chantiers, nous disent Marchais et Andrieu, il faut développer une flotte". D'où leurs "réclamations" sur la nécessité pour la France d'assurer "au moins 50 % de son trafic maritime avec ses propres bateaux.

"Réclamer", comme le font les dirigeants du P.C.F., du P.S. ou de la C.G.T., que le pavillon français transporte 50 % du trafic français paraît en apparence tout à fait légitime. En réalité ces messieurs demandent plus, puisque Marchais veut 80 % pour les hydrocarbures et Andrieu parle d'au moins 50 %. Mais supposons un instant qu'ils tiennent à 50 %.

Ils s'indignent du fait qu'aujourd'hui la France n'assure que 28 % de son trafic maritime.

Mais voyons d'un peu plus près la situation du pavillon français.

LA "DECOLONISATION" ET LES DIFFICULTES DES ARMATEURS

Jusqu'au début des années 60, les armateurs français ont connu une période de prospérité. Ils s'assuraient sans risque de hauts profits en ayant le monopole des lignes maritimes entre la France et ses anciennes colonies (trafic avec l'Afrique du Nord notamment).

Mais ensuite ils ont durement ressenti la perte de l'empire colonial. Ils ont vu apparaître des concurrents sur leurs chasses gardées et peu à peu les anciennes colonies, devenues états indépendants, ont développé leurs flottes nationales.

En même temps, de profondes mutations sont apparues dans les transports maritimes : supplantés par le transport aérien, la plupart des paquebots ont disparu.

On a fait appel à de nouvelles techniques : navires rouliers, porte-conteneurs...

En 1964, il y avait encore en France environ 90 armements. Aujourd'hui on en compte tout au plus une dizaine. Il y a donc eu une concentration importante. Chaque compagnie est l'émanation d'un grand groupe financier, (groupe Worms par exemple ou groupe Lazard dont dépend la compagnie des chargeurs réunis).

Bien entendu, cette concentration s'est traduite par des milliers de suppression d'emplois dans la marine marchande.

Mais la reconversion a été difficile pour l'armement français. N'ayant plus une part du marché réservée quoi qu'il arrive, il a été soumis à la concurrence acharnée que se livrent les trusts de l'armement mondial.

LA CRISE AFFAIBLIT ENCORE DAVANTAGE

L'ARMEMENT FRANÇAIS

Avec la crise du transport maritime qui commence à se manifester en 1974, suite à la baisse des échanges internationaux, les armements français éprouvent de plus en plus de mal à faire face à la concurrence.

Du fait de la capacité excédentaire en moyens de transports maritimes (beaucoup de bateaux ne trouvent pas à s'employer), les niveaux des taux de frêts (1) baissent de façon nette. En Suède, en Norvège, des armements sont au bord de la faillite.

Les armateurs français, malgré d'énormes subventions de l'Etat ne sont plus compétitifs sur le marché et ils perdent des clients, qui évidemment préfèrent s'adresser à des armements moins chers.

Les armements moins chers, ce sont les pavillons de complaisance; les pavillons de l'Est ou certains autres autres pavillons, comme celui de l'Angleterre qui parviennent à abaisser leurs coûts en employant des équipes mixtes. (Une partie des marins sont originaires du Tiers-Monde et payés beaucoup moins cher que les marins anglais).

Si bien qu'aujourd'hui, la balance maritime de la France enregistre un déficit de 2,5 milliards. (Principalement avec la Grande-Bretagne, le Japon et l'Allemagne de l'Ouest).

En 1961, l'armement français assurait 64 % du trafic maritime français. Aujourd'hui ce chiffre n'est plus que de 28 %.

C'est ça qui fait que Marchais se lamente : "Les monopoles français n'ont pas la part qui leur revient!"

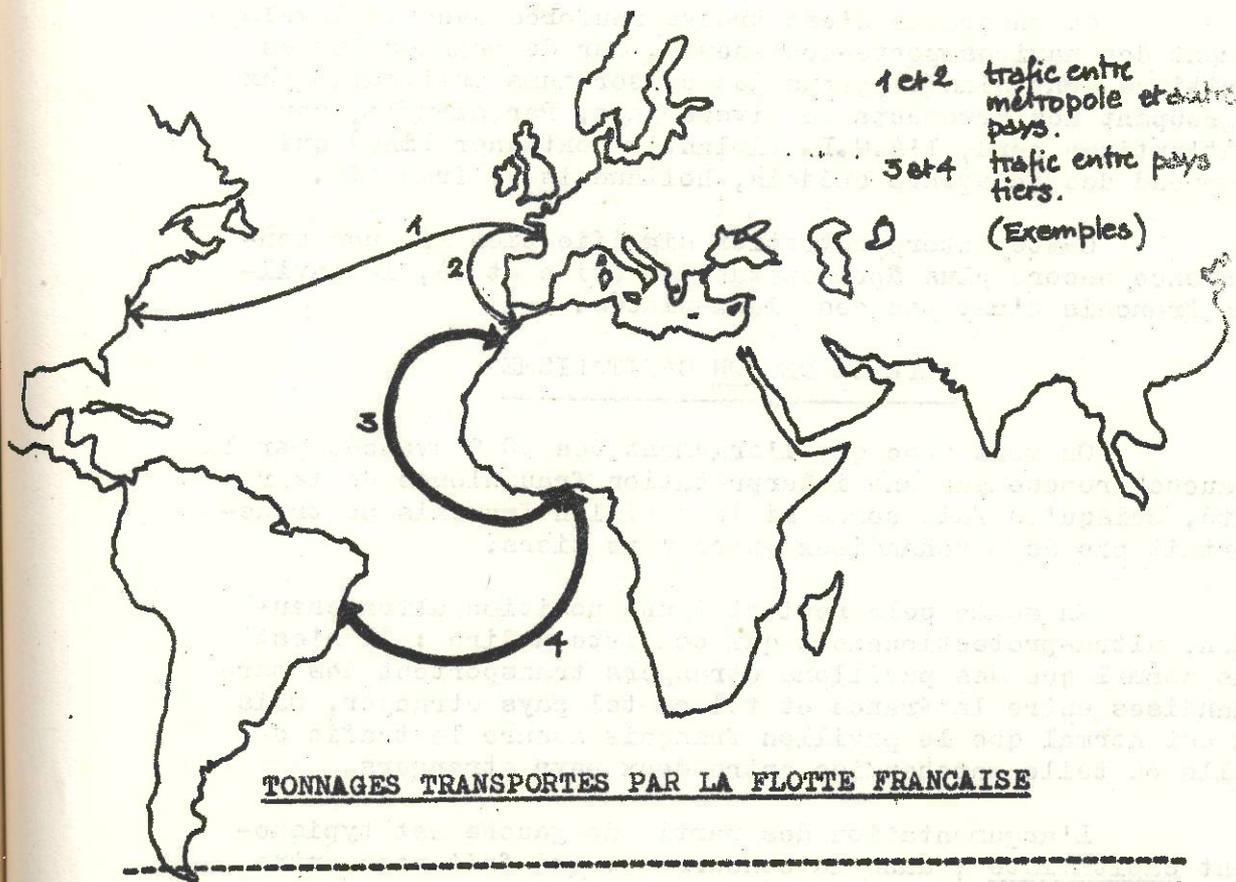
En apparence, si on s'en tient à ce simple chiffre de 28 %, effectivement le pavillon français est bien mal en point.

IMPORTANCE DES TRAFICS ENTRE LES PAYS TIERS

Mais, pour mieux faire vibrer la fibre tricolore, nos aspirants "de gauche" à la gestion des monopoles "oublient" de dire que l'armement français assure une partie très importante de son activité au moyen de trafics entre pays tiers (ports étrangers). Ainsi en 1975, ces trafics tiers ont représenté 44 % de l'activité du pavillon français.

(1) Coût du transport maritime.

Si l'on tient compte de ces trafics, le taux global de couverture du commerce maritime français par le pavillon national n'est plus de 28 % pour 1976 mais de 55 %.



TONNAGES TRANSPORTES PAR LA FLOTTE FRANCAISE

MILLIONS de TONNES		POUR L'ANNEE 1976			
	(1)	(2)	(3)	(4)	
Pétrole	137	44	46	91	
Marchandises solides	77	20	8	28	
Total	214	64	54	119	
	====	====	====	====	

- (1) Trafic français (importations et exportations)
- (2) Armement français sur trafic français.
- (3) Armement français sur trafic tiers (entre deux pays étran.
- (4) ^(pays) Total du trafic assuré par l'armement français.

Comme on le voit, il est indispensable de tenir compte de ces trafics entre pays tiers si l'on veut juger avec exactitude de la situation du pavillon français.

Cette importance des trafics tiers s'explique par l'inter-pénétration des économies des pays occidentaux (notam-

menteuropéens) et par conséquent de leurs flottes. Cela fait que des marchandises françaises seront transportées par des navires anglais, tandis que des navires français transporteront des marchandises venant, par exemple, d'Afrique à destination de l'Italie ou de l'Allemagne.

Ce phénomène s'est trouvé renforcé avec le développement des navires porte-conteneurs. Sur de grandes lignes maritimes sont ainsi apparus des consortiums multinationaux regroupant des armements de divers pays. Par exemple, sur l'Atlantique nord, l'A.C.L. (Atlantic Container Line) qui comprend des armements suédois, hollandais et français.

Cette interpénétration signifie bien sûr une concurrence encore plus âpre en tant de crise et là, le pavillon français n'est pas des mieux placés.

DEFENSE DE SON CAPITALISME

On voit donc que l'argument des 50 % avancés par la "gauche" repose sur une interprétation frauduleuse de la réalité, puisqu'en fait comme si le pavillon français ne transportait pas de marchandises entre pays tiers.

En somme cela revient à une position ultra-chauvien, ultra-protectionniste qui consiste à dire : il n'est pas normal que des pavillons étrangers transportent des marchandises entre la France et tel ou tel pays étranger, mais il est normal que le pavillon français assure le trafic de telle ou telle marchandise entre deux pays étrangers.

L'argumentation des partis de gauche est typiquement capitaliste ; dans la concurrence qui fait rage entre les trusts de l'armement mondial, on prend parti pour les "siens", pour qu'ils étendent leur part du marché. Car revendiquer 50 % du trafic français pour le pavillon français, compte tenu de ce que nous venons de voir, cela ne peut signifier rien d'autre que ceci : il faut que le pavillon français contrôle 50 % du trafic français et en plus, qu'il continue de contrôler une partie du trafic entre pays tiers. Peu importe que les marins suédois, norvégiens ou autres soient licenciés, pourvu que le "rayonnement" de la France, comme dit Marchais, soit assuré !

La cible, pour ces larbins du capitalisme tricolore, c'est les marins des autres pays !

Leur argumentation chauvine jette le masque quand ils affirment, par la bouche de Lagain, secrétaire des marins C.G.T., que le groupe Total doit étendre ses activités au trafic entre pays étrangers ou quand Roland Andrieu écrit (Ouest-Unité) : "La couverture nécessaire à nos besoins doit être effectuée en grande partie par la flotte marchande de notre pays et au minimum pour 50 %."

Cet "au minimum" montre de façon lumineuse quelle foi il faut accorder à leur argument apparemment "égalitaire" des 50 % !

Ces messieurs sont vraiment d'excellents apprentis-monopoleurs. Ils ont compris que pour maintenir ses profits,

il faut à tout prix accroître sa part du marché, éliminer ses concurrents.

OPPOSITION DE FAIT AU TIERS-MONDE

Quand Marchais propose que la France assure 80 % de son transport d'hydrocarbures, il se dresse carrément contre les pays du Tiers-Monde.

Si justement ces dernières années, les pays de l'O.P.E.P. (Algérie, Iran, Irak, pays du golfe persique, Indonésie, Vénézuéla, etc.) ont mis sur pied des flottes de super-pétroliers, c'est pour pouvoir échapper, y compris dans le domaine du transport, aux puissances impérialistes.

Mais Marchais, lui, veut que les énormes profits que retirent les armateurs des frets pétroliers restent aux monopoles français. Il voudrait peut-être revenir aux temps bénis des colonies que chante le fasciste Sardou ! Au temps où l'Algérie n'avait pas encore de flotte. (Elle vient d'acquérir plusieurs méthaniers construits à Saint-Nazaire). (En 1975, le pavillon français a transporté la quasi-totalité du méthane en provenance d'Algérie 1,9 MT).

Mais Marchais se trompe lourdement : l'époque est bien révolue où le Tiers-Monde ne pouvait faire entendre sa voix dans l'arène internationale. Nous l'avons vu, la tendance générale aujourd'hui, c'est la création de flottes par les pays en voie de développement, c'est l'adoption de la règle des 40/40/20. Et enfin ce que Marchais ne sait peut-être pas c'est qu'il existe depuis 1967, au grand dam des armateurs français, un accord franco-algérien qui prévoit un partage des tonnages sur la base de 50 % pour chaque pavillon !

Il doit s'y résoudre : même sur les lignes où le pavillon français est encore en position dominante, comme sur la Côte Ouest de l'Afrique, les choses sont en train de changer, car peu à peu les pays concernés développent leurs flottes nationales.

On le voit, avec leur mot d'ordre "transporter français", les dirigeants de l'Union de la Gauche se font les défenseurs acharnés de l'ancien ordre maritime mondial, héritage du colonialisme. Ils ont choisi leur camp ; celui de l'impérialisme.

Ils se montrent prêts à être de parfaits défenseurs des intérêts impérialistes des armateurs français ; à gérer, par exemple, les puissants intérêts que possède une société d'armement comme les "Chargeurs Réunis" au Dahomey, au Sénégal, au Nigéria, au Gabon... Pays avec lesquels, bien sûr, la balance maritime de la France, n'est pas déficitaire, mais excédentaire.

AUGMENTER DE MOITIE LE TONNAGE DE LA FLOTTE FRANCAISE ?

En "transportant français" (au moins pour 50 % de nos trafics), les partis de gauche prétendent donc qu'il serait possible d'augmenter de moitié la capacité de la flotte française. (Ce qui par contrecoup donnerait du travail à notre industrie navale).

Pour y parvenir, la flotte française, qui n'est pas aujourd'hui spécialement compétitive, devra donc bénéficier de mesures de protection. Mais qui dit mesures de protection en France, dit aussi mesures de protection à l'étranger. Comment alors parvenir à un trafic d'au moins 50 % pour les marchandises françaises (et 80 % pour le pétrole, dit Marchais) tout en continuant à assurer un important trafic pour le compte de pays tiers ? (Cela représenté en 1976 plus de 40 % de l'ensemble des trafics réalisés par le pavillon français). Car si on supprime ces trafics tiers, il est bien évident qu'on ne voit plus à quoi va servir cette "augmentation de moitié" du tonnage de la flotte française dont nous parle Marchais : elle n'aurait rien à transporter !

On le voit, le raisonnement économique des partis de "gauche" est d'une logique absurde. Nul n'a encore pu réaliser la quadrature du cercle qui consiste à étendre sa part du marché sans attirer des représailles de la part des concurrents... Même le meilleur des capitalistes !

+ + +
+

LA GAUCHE ET LES PAVILLONS DE COMPLAISANCE

Parmi les propositions du P.C.F. présentées à Saint-Nazaire par Marchais figure "la lutte résolue contre les pavillons de complaisance". De son côté, la C.G.T. a mené un certain nombre d'actions contre des navires de complaisance pour obliger leurs armateurs à signer l'accord I.T.F. (syndicat international de marins dont le siège est à Londres(1)). Cet accord fixe un salaire minimum pour les marins.

UNE FORME PARTICULIERE D'EXPORTATION DES CAPITAUX

Plutôt que de payer des marins de leurs pays, beaucoup d'armateurs des pays riches préfèrent inscrire leurs navires sous les pavillons de pays où ils ne paient ni impôts ni taxes (Libéria, Panama...)

Ils embauchent alors des marins originaires de pays du Tiers-Monde qui reçoivent des salaires dérisoires et travaillent dans les pires conditions. Souvent, en effet, les navires de complaisance sont de vieux bateaux, mal entretenus, dépourvus de conditions d'hygiène élémentaire et peu sûrs.

Aujourd'hui, bien qu'ils s'en défendent, certains armateurs français cherchent à placer quelques uns de leurs bateaux sous pavillons de complaisance. (C'est ce que font à une large échelle d'autres pays européens).

Par exemple, la Compagnie Générale Maritime (CGM), entreprise publique contrôle deux sociétés dont l'une a son siège à Panama ("Naviera independencia") et l'autre aux Bahamas ("Aries Shipping").

(1) Signalons que l'I.T.F. est lié au syndicat jaune américain A.F.L.-C.I.O. qui fut en son temps un fervent défenseur de l'agression américaine au Vietnam.

LA LUTTE DES MARINS DES BATEAUX DE COMPLAISANCE

En mars 1973, par exemple, l'Aris Trader et l'Altona ont été bloqués dans le port de Saint-Nazaire. Leurs marins se sont mis en grève pour exiger d'être payés au tarif I.T.F. Ils ont bénéficié de la solidarité de classe des ouvriers du port et des A.F.O. (réparation navale) qui ont bloqué les bateaux.

Une telle action, nous ne pouvons que l'appuyer. C'est une très bonne chose que des marins du Tiers-Monde se battent contre l'exploitation sauvage dont ils sont victimes, et qu'ils soient appuyés par des ouvriers français.

LA POSITION D'ANDRIEU ET DES DIRIGEANTS C.G.T. :
défendre les marins ou défendre le pavillon français contre
la concurrence ?

Quelques faits éclairent mieux de leur véritable jour leurs positions.

En mars 1977, les dirigeants C.G.T. faisaient bloquer dans le port du Havre le "Gloptik-Vénus".

Dans l'A.P.L. (n° du 21 mars 1977), Andrieu se vante d'être parvenu à faire débarquer l'équipage ("un peu pirate", dit-il, sans doute à titre d'excuse) pour le remplacer par un équipage syndiqué, (à I.T.F. sans doute).

Drôle de façon de concevoir la lutte de classes ! Un marin syndiqué aurait donc aux yeux de la C.G.T. un droit prioritaire à l'emploi par rapport à un marin non-syndiqué ?

En juillet 1977, Gruenais, responsable national C.G.T. des marins, déclarait devant l'imminence de l'entrée de la Grèce dans le Marché commun : "Ce serait une catastrophe pour les marins et les marines marchandes des pays membres de la C.E.E., en particulier pour nos marins et notre flotte, en raison de ce que sont les conditions de navigation et l'exploitation scandaleuse des équipages... etc". (Le salaire du marin français (acquis de nombreuses luttes) est un des plus élevés d'Europe ; celui du marin grec, bien plus faible, mais supérieur cependant en règle générale à l'accord I.T.F.)

Ce qui nous intéresse, c'est la solidarité de classe contre les exploitateurs. Qu'est qui intéresse la C.G.T. ? Le maintien de la part de l'impérialisme français dans le trafic maritime de la C.E.E. En aucune façon Gruenais ne prend la défense des intérêts des marins en général, quelle que soit leur nationalité ; non, il prend la "défense" des marins français, comme s'il s'agissait d'une aristocratie qu'il faut dresser contre les marins grecs.

Quant à l'attitude d'I.T.F., elle est plus que sujette à caution. Citons simplement le témoignage suivant paru dans le journal "Le Marin" (30 septembre 1977) : "I.T.F. n'investit pas dans les pays sous-développés les sommes touchées lors d'un boycott de navire de complaisance. I.T.F. finance seulement la construction de 'Clubs de marins' dans les ports des pays développés et dans quelques très rares pays du Tiers-Monde".

L'EUROPE DES NEUF REJOINT LES PROPOSITIONS

DE MARCHAIS ET D'ANDRIEU

Récemment, on apprenait que les neuf pays de l'Europe communautaire pourraient interdire l'entrée de leurs ports "aux bateaux de commerce ne respectant pas les normes de sécurité et les règles sociales" (notamment le niveau de rémunération). Il n'est pas difficile de comprendre que cette mesure est directement inspirée par certains milieux patronaux de l'armement qui voient d'un mauvais oeil la concurrence des pavillons de complaisance. La C.E.E. répond ainsi exactement au souhait de Marchais et de la C.G.T.

"CONSTRUISONS FRANÇAIS". DROITE-GAUCHE = MEME COMBAT

Au trop célèbre mot d'ordre du P.C.F. "Fabriquons français" répond la Navale le mot d'ordre "Construisons français. Il est repris, quoi d'étonnant, par la C.G.T.

**«Fabriquons Français»,
un mot d'ordre favori
des dirigeants du PCF.**



De quoi s'agit-il ? D'obliger les armateurs à passer toutes leurs commandes en France, dans des chantiers français. Bien entendu les armateurs, comme tout capitaliste qui se respecte, se moquent éperdument de l'intérêt national. Seuls comptent les profits, c'est pourquoi ils préfèrent passer commande de vracquiers, par exemple, au Japon et au Brésil, puisque les chantiers de ces pays proposent des prix inférieurs de près de 30 % à ceux des chantiers français.

C'est pourquoi, l'Etat capitaliste, lui, ne suit pas

forcément les armateurs jusqu'au bout. Car l'Etat des Monopoles a en charge les intérêts de l'ensemble de la bourgeoisie et il tient à ce que la part du marché qu'occupe les chantiers français ne soit pas trop réduite. La construction navale, vu l'importance des capitaux et des moyens techniques qu'elle met en oeuvre, est liée à de très nombreux secteurs industriels, pour lesquels elle constitue elle-même un marché.

Voilà pourquoi le gouvernement actuel des monopoles incite lui aussi, comme le P.C.F. et la C.G.T., les armateurs à passer leurs commandes en France. En juillet, en même temps qu'était décidé le versement de 920 millions aux trusts de la Navale, le gouvernement "maintenait et assouplissait le versement d'une prime de 15 % aux armateurs qui font construire en France. Ces mesures ne sont d'ailleurs pas propres à la France. Nous l'avons vu, elles font partie du renforcement des mesures protectionnistes prises par tous les pays constructeurs dans le cadre de la guerre commerciale qui fait rage actuellement.

Le P.C.F. ne fait donc qu'aller dans le sens des mesures du gouvernement Giscard. Simplement, il se montre plus jusqu'aboutiste dans le chauvinisme, du moins en paroles, car lorsque le P.C.F. se retrouve dans la position de patron, il réagit comme n'importe quel capitaliste confronté à la concurrence : il achète là où c'est le moins cher. C'est ainsi que les "Editions sociales", contrôlées par le P.C.F., pour réduire les coûts, font imprimer un grand nombre de livres à l'étranger !

GAGNER DES MARCHES A TOUT PRIX...

Mais Marchais va encore plus loin dans le chauvinisme. On le sait, le P.C.F. est un fanatique de la croissance capitaliste. Cela l'amène dans son plan sur la Navale, à prévoir une augmentation de la capacité des chantiers français de 20 % (un cinquième). (La condition étant que la France développe sa flotte).

Voyons d'un peu plus près ce que signifie aujourd'hui, dans le contexte de crise mondiale que nous avons analysé, une telle position.

Nous avons vu qu'aujourd'hui la surcapacité de production mondiale des chantiers est estimée à environ 40 %. Ce n'est pas pour rien que des centaines de pétroliers sont parqués dans les fjords de Norvège.) Le tonnage mondial actuellement inutilisé est estimé à 3 fois le total de la flotte française.

... TANT PIS SI LES OUVRIERS ETRANGERS CREVENT !

La proposition de Marchais revient donc à dire : que les autres chantiers crèvent, il faut en tout cas que les chantiers français a croissent d'un cinquième leur capacité, c'est-à-dire qu'ils accroissent leur part du marché mondial (actuellement environ 4 %). Cela revient à prendre pour cible les ouvriers japonais, polonais, allemands, suédois, brésiliens, coréens, etc. Cela revient à se porter au secours des monopoles français de la Navale dans leur lutte pour défendre leur place sur le marché mondial. C'est du chauvinisme à 100%!

(Rappelons à ce sujet le tract sorti en décembre 76 par le P.C.F. à Saint-Nazaire et intitulé ; "Giscard finance les constructeurs japonais.")

MARCHAIS : CONTINUONS A EXPORTER DES NAVIRES,

MAIS SANS EN IMPORTER

Pour mieux faire passer sa camelote, Marchais se lamente : "la moitié de nos navires sont construits à l'étranger" ! Sur l'ensemble des commandes des armateurs français au 1er janvier 1977, 42 % l'étaient à l'étranger. Mais sur l'ensemble des commandes reçues par les chantiers français à la même date, 63,8 % l'étaient pour le compte d'armements étrangers. La construction navale française exporte donc beaucoup. On imagine alors facilement les résultats des mesures proposées par Marchais : au super protectionnisme répondrait le superprotectionnisme des pays étrangers et l'industrie française, qui exporte près d'1/5e de sa production totale, ne parviendrait, plus à écouler ses produits.

Les ouvriers des chantiers de Nantes et de Saint-Nazaire se rendent d'ailleurs compte facilement eux-mêmes que l'industrie navale française exporte beaucoup. A Saint-Nazaire, il y a deux méthaniers en construction (ou en commande) pour l'Algérie, deux pour les émirats arabes et un porte-conteneur pour l'Afrique du Sud, (sur un total de onze bateaux). On pourrait faire la même remarque pour Dubigeon.

(Rappelons enfin que pour certains types de navires les chantiers français ont une position de force sur le marché : ils monopolisent 30 % de la production mondiale des méthaniers).

MARCHAIS FAVORABLE AU MAINTIEN

DE LA "DIVISION INTERNATIONALE DU TRAVAIL"

Marchais n'est pas à court d'idées lorsqu'il s'agit d'essayer de relancer le capitalisme français.

Il propose en plus que "le gouvernement de gauche aide les pays en voie de développement à acquérir une flotte marchande indépendante, notamment en participant à la construction de leurs navires, ce qui améliorerait en même temps l'activité de nos chantiers." (l'Humanité 21 novembre 1977).

Le P.S., par l'intermédiaire de son député Darinot, fait des propositions semblables : "La constitution de compagnies maritimes mixtes devrait fournir l'occasion de nouveaux débouchés pour nos chantiers." (Ouest-Unité déc. 1977).

Voilà des capitalistes très avisés !

Pour faire face à la crise, chaque pays constructeur prend toutes sortes de dispositions pour protéger son propre marché. C'est donc vers les marchés tiers que la concurrence la plus vive se reporte. Et ces marchés tiers, c'est en particulier les pays du Tiers-Monde, qui, dans l'ensemble, ne peuvent pas pour l'instant construire leurs propres bateaux.

Chaque pays impérialiste essaie donc de s'assurer

une partie de ce marché. Pour cela, les monopoles impérialistes utilisent l'"aide" qu'ils fournissent aux pays du Tiers-Monde : "Nous voulons bien vous accorder un crédit de X milliards, mais vous devez nécessairement acheter vos bateaux chez nous : "C'est ce que pratique déjà le gouvernement français et c'est ce qu'il a rappelé en juillet lorsqu'a été décidée l'aide de 920 millions à la Navale. Ce n'est ni plus ni moins qu'une forme particulière d'exportation des capitaux ; son but est de permettre aux monopoles français de conserver leur part du marché de la construction navale.

Mais aujourd'hui, nous l'avons vu, la tendance est au développement d'une industrie navale dans les pays du Tiers-Monde (Brésil, Corée du Sud, Yougoslavie, Chine...)

La conséquence est bien sûr que les pays riches voient diminuer d'autant leur part du marché. Et cela, d'autant plus que les pays pauvres n'hésitent pas à se fournir en navires auprès des constructeurs du Tiers-Monde qui leur proposent souvent des prix plus avantageux.

PRETS A ASSURER L'HERITAGE DE L'IMPERIALISME FRANCAIS

On constate que les partis de gauche ont pour seul but de permettre aux trusts français de la navale d'obtenir des débouchés.

Pas question pour eux d'admettre que les pays du Tiers-Monde puissent construire eux-mêmes leurs navires. Ils sont partisans de l'ancien ordre économique impérialiste : vous fournissez les matières premières ; nous nous chargeons des produits finis. ("Nous devons préserver notre avance technologique", comme dit la C.G.T. !) Pour ces messieurs, il est normal qu'il y ait des pays développés et des pays pauvres.

Comme l'U.R.S.S. social-impérialiste, ils prêchent pour la "division internationale du travail". Leur objectif est de modeler l'économie des autres pays sur leurs propres besoins de croissance, afin qu'ils deviennent des débouchés pour les marchandises françaises, des sources d'approvisionnement en matières premières et des usines annexes de transformation.

Leur politique est à l'opposé de l'aide internationaliste, telle que la pratique un pays authentiquement socialiste comme la Chine : "Notre pays exporte de la soie et du thé, mais nous ne nous contentons pas d'en exporter dans certains pays amis, nous les aidons à développer leur propre production de soie et de thé, " disent les travailleurs et l'Etat chinois.

+ + +

LA FORMULE MAGIQUE : NATIONALISER

Bien entendu, les propositions du P.C.F. pour la Navale comportent un certain nombre de nationalisations. Trois exactement : la C.G.M. dans le transport maritime (1) et

(1) La C.G.M. est déjà une entreprise publique.

Alsthom-Atlantique et France-Dunkerque pour la construction navale. Selon Marchais, "ces entreprises seront le fer de lance du programme" qu'il propose.

NATIONALISER EN SYSTEME CAPITALISTE ? NON

NATIONALISER EN SYSTEME SOCIALISTE ? OUI

L'histoire a déjà montré (en 1945 notamment) que la nationalisation de quelques entreprises, même importantes, ne changeait rien au système capitaliste. Des nationalisations n'ont de sens que lorsque la bourgeoisie a été dépossédée du pouvoir d'Etat, que lorsque la classe ouvrière a détruit l'appareil d'Etat de la bourgeoisie (police, armée, justice...) pour instaurer son propre pouvoir, son propre Etat de dictature du prolétariat.

Alors seulement le prolétariat est véritablement en mesure de maîtriser l'économie et de la transformer dans le sens de ses intérêts et de ceux du peuple.

Chacun sait bien aujourd'hui que la "haute compétitivité" de Renault, tant vantée par les révisionnistes du P.C.F., ses "performances" à l'exportation, sont obtenues sur le dos et avec la sueur de dizaines de milliers d'ouvriers, en France, mais aussi en Argentine, en Espagne. Au mois d'octobre dernier, à l'usine Renault de Cordoba en Argentine, 130 ouvriers ont été arrêtés par l'armée et la police à la suite d'une grève.

NATIONALISATIONS DE CHANTIERS A L'ETRANGER

A l'étranger déjà, certains chantiers ont été nationalisés. C'est le cas de la Grande-Bretagne et de la Suède. La crise a-t-elle pour autant disparu ? Non. Voici ce qu'écrivait le journal "Le Monde" du 15 novembre 1977 à propos de la Suède : "Aujourd'hui, employeurs et syndicats s'accordent à dire que la saignée (6 000 emplois supprimés entre 1978 et 1980) était insuffisante et que de nouvelles compressions de production et d'effectifs doivent être envisagées après 1980." On le voit, nationalisation ou pas, tant que le système capitaliste est en place, les maux sont toujours les mêmes pour la classe ouvrière : austérité et chômage.

LE PROJET DU P.C.F. :

UN CAPITALISME BUREAUCRATIQUE D'ETAT

Mais que veulent au fond les dirigeants du P.C.F. ? Beaucoup de travailleurs sont amenés à se poser cette question. De rebondissements en rebondissements, on a pu avoir hier l'impression que le P.C.F. s'alignait sur les positions du P.S., comme on pourrait avoir aujourd'hui l'impression qu'il en est revenu à ce que certains appellent "l'orthodoxie marxiste".

Sur le fond, le projet du P.C.F. aujourd'hui reste le même au-delà des revirements tactiques à le capitalisme bureaucratique d'Etat.

ARISTOCRATES OUVRIERS ET TECHNOCRATES AU POUVOIR

Les dirigeants du P.C.F. sont des représentants typiques de ce que Lénine appelle l'aristocratie ouvrière. Il s'agit d'une petite fraction de la classe ouvrière qui s'est laissée peu à peu gagner par la bourgeoisie, jusqu'à devenir elle-même bourgeoise.

Si l'on regarde qui est Marchais par exemple, on peut comprendre cela assez facilement. Si d'une part c'est vrai, qu'il fut ouvrier quelques temps, personne ne peut sérieusement le prendre pour un ouvrier aujourd'hui.

Que s'est-il passé en effet ? Peu à peu, le pouvoir bourgeois a su gagner à sa politique une petite fraction de la classe ouvrière. Thorez, ancien dirigeant du P.C.F., criait à tue-tête qu'il était mineur et fils de mineur. Mais il en arriva à demander aux travailleurs de stopper des grèves en 1936, à demander aux mineurs de produire plus (Waziers, après la guerre), pour le gouvernement capitaliste dont il était ministre.

Nos lecteurs n'ont-ils pas eu déjà l'occasion de voir des responsables syndicaux s'embourgeoiser peu à peu, au point de lancer des appels contraires aux intérêts des ouvriers ou même de s'opposer à eux physiquement.

Il y a aussi aujourd'hui au sein du P.C.F. toute une équipe de jeune technocrates qui, eux, n'ont jamais vu la classe ouvrière ni de loin ni de près. On peut même dire que de plus en plus ce sont ces jeunes loups, anciens responsables des étudiants du P.C.F. par exemple, qui prennent le pouvoir, au sein de ce parti.

ENCADRER LA CLASSE OUVRIERE

ET PRENDRE EN MAINS L'ECONOMIE

Tous ces nouveaux bourgeois ne possèdent pas encore les usines. Ce ne sont pas des patrons aujourd'hui (1) : les nationalisations sont pour eux le moyen idéal pour en arriver là.

Le schéma est le suivant : par les élections, ils prennent le pouvoir d'Etat, ils nationalisent les grandes industries monopolistes et leurs filiales qu'ils pourront gérer de deux manières.

La première, c'est en tenant en main les entreprises nationalisées par le biais de l'Etat, puisque ces usines deviennent propriété de l'Etat.

La seconde, c'est en tenant en main les entreprises nationalisées par le biais de l'élection du chef d'entreprise. Qui proposent-ils en effet comme P.D.G. des entreprises nationalisées ? Eux-même, c'est-à-dire des dirigeants

(1) Il existe aujourd'hui au sein du P.C.F. quelques capitalistes monopolistes, comme Doumeng, gros "paysan". Mais ce n'est encore que l'exception.

syndicaux corrompus, des bureaucrates révisionnistes.

"DEMOCRATISATION" DES ENTREPRISES ?

Lorsqu'il parle des "nationalisations" le P.C.F. explique qu'elles entraîneront une "démocratisation" de la vie des entreprises.

En réalité, cette démocratisation, c'est essentiellement la participation accrue des hauts cadres du P.C.F., notamment syndicaux, à la gestion des futurs monopoles d'Etat. Déjà, certains cadres du P.C.F. siègent à la direction de certaines entreprises nationalisées, tel Le Guen, responsable de l'U.G.I.C.-C.G.T., qui est à la direction d'E.D.F. Les travailleurs du comité d'entreprise d'E.D.F. (C.C.A.S.) qui ont comme patrons des bonzes syndicaux du P.C.F. n'apprécient guère quant à eux cette "démocratisation".

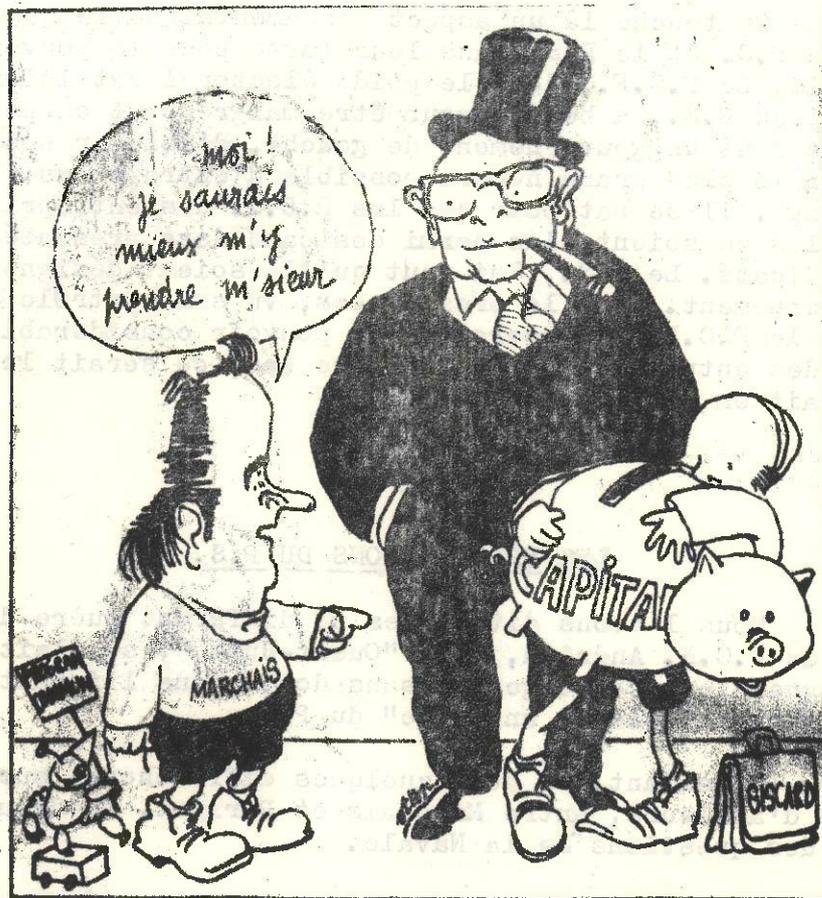
Récemment, le P.C.F. est même allé plus loin en parlant d'"autogestion", dans l'espoir de gagner quelque influence auprès des militants du P.S.U. et de la C.F.D.T.

MEILLEURE RENTABILITE =

EXPLOITATION RENFORCEE DES TRAVAILLEURS

Parfois, cependant il arrive à certains responsables du P.C.F. de dévoiler avec plus de franchise leurs véritables intentions. Ainsi Anicet Le Pors, responsable économique des finances déclarait en octobre dernier : "Il est bien évident que parmi les critères qui conduiront à des prises de décision, celui de la rentabilité des fonds -terme préférable à celui de profit-(!) restera central... Il est essentiel que les entreprises publiques aient un souci aigu de la rentabilité des fonds." Voilà qui est clair : le profit restera la loi. La seule différence, c'est qu'il sera soutiré à la classe ouvrière par une nouvelle bourgeoisie bureaucratique d'état, au lieu de la bourgeoisie traditionnelle. (Ou plutôt avec une fraction de cette dernière).

Et qui dit rentabilité accrue, dit exploitation renforcée de la classe ouvrière. (Cadences, conditions de travail etc.



TENTATIVE D'EPURATION A LA C.G.T D'ALSTHOM-ATLANTIQUE

EN PREVISION DE L'ARRIVEE DE LA GAUCHE AU POUVOIR

Peut-être est-ce en prévision d'une victoire de la "gauche" en mars 1978 (devenue moins probable depuis la cassure entre le P.C. et le P.S.), que la C.G.T. a cherché à faire le ménage à l'occasion des élections de délégués aux Chantiers de l'Atlantique, à Saint-Nazaire en décembre dernier. Malgré la volonté des ouvriers de leurs ateliers de les conserver comme délégués, les dirigeants de la C.G.T. ont cherché à écarter quelques militants qui ont le tort de ne pas être alignés sur l'orientation du P.C.F. (il s'agit de militants de "Lutte Ouvrière", groupe trotskyste qui a durci son langage ces derniers à l'égard du P.C.F., mais qui finira sans doute par appeler à voter pour la gauche au second tour.)

Le résultat de toutes ces manoeuvres a été piteux pour les bonzes révisionnistes puisque finalement les militants en question ont quand même été élus par les travailleurs, bien qu'ils aient figuré en queue de liste.

LA QUERELLE P.C. - P.S. ET LA NAVALE

Dans ses propositions pour "sauver la navale", Marchais s'indigne du refus du P.S. de nationaliser France-Dunkerque (qui appartient à Empain-Schneider). "Cela hypothéquerait lourdement toute politique industrielle, visant à sortir la marine marchande de la crise et ne permettrait pas la réalisation du programme d'expansion et d'intérêt national que nous proposons", dit-il.

On touche là un aspect fondamental de la querelle entre le P.C. et le P.S. dans leur lutte pour le pouvoir bourgeois. Le P.C.F., dont le poids électoral est inférieur à celui du P.S., a besoin pour être malgré tout en position de force dans un gouvernement de gauche, d'asseoir son pouvoir sur le plus grand nombre possible d'entreprises. En même temps, il se bat pour que les P.D.G. des entreprises nationalisées soient élus parmi des candidats présentés par les syndicats. Le P.S., lui veut qu'ils soient désignés par le gouvernement. Dans le premier cas, vu son contrôle sur la C.G.T., le P.C.F. disposerait d'un pouvoir considérable au niveau des entreprises. Dans l'autre cas, ce serait le P.S. qui serait en position de force.

+ + +
+

LES PROPOSITIONS DU P.S.

Nous l'avons dit, elles ne diffèrent guère de celles du P.C.F. Andrieu, dans "Ouest-Unité", se plaît même à souligner leur convergence, sans doute dans l'intention de manifester la "volonté unitaire" du P.S.

Cependant, on note quelques différences, surtout de langage d'ailleurs, entre Marchais et Darinot, le député P.S. chargé des questions de la Navale.

Ainsi Darinot, tout en formulant les mêmes propositions chauvines que Marchais ("sans une protection concertée vis à vis des chantiers japonais ou d'autres pays... notre construction navale ne sera viable à moyen terme"), parle de la nécessité d'un nouvel ordre maritime mondial.

Il se prononce également pour une ratification (1) du code de Conduite de la C.N.U.C.E.D., soutenu, nous l'avons vu, par les pays du Tiers-Monde.

Il semble donc de bon ton au P.S. de se donner un vernis tiers-mondiste.

DIVERSIFICATION ET PROTECTIONNISME =

SOLUTIONS BOURGEOISES

Par ailleurs, Darinot se déclare opposé à un retour au protectionnisme. Là encore, c'est contradictoire avec ce qu'il dit à propos de la concurrence japonaise.

Cependant, comme il ne veut pas masquer, à la différence de Marchais, l'ampleur et la profondeur de la crise, il demande à ce qu'on envisage "des conversions, à travers la diversification et la spécialisation de nos chantiers". (2)

(1) La France, quant à elle, est d'accord pour qu'il soit ratifié. (Actuellement, il n'est pas officiellement ratifié, faute de l'accord d'un nombre suffisant de pays).

(2) Voir à ce sujet les propositions du R.P.R. Garnier que nous avons critiquées plus haut.

Cette dernière position vaut au P.S. une volée de bois vert de la part de Rocher, le secrétaire fédéral de Loire-Atlantique du P.C.F. qui écrit : " Au nom de la diversification des productions, d'autres acceptent en fait les coups portés à la Navale. Il en est ainsi du Parti Socialiste". (Les Nouvelles de l'A.P.L. - 19/01/78).

De toute façon, "diversification" (P.S.) ou protectionnisme ultra-chauvin (P.C.F.), dans les deux cas, on a affaire à des solutions bourgeoises dont la classe ouvrière n'a rien à attendre.

"ACCORDS ENTRE MONOPOLES POUR SE PARTAGER LE MARCHÉ" ?

Enfin Darinot fonde des espoirs sur la possibilité de parvenir à des "accords de répartition des commandes". (Notamment dans le cadre de la C.E.E).

En réalité, même si des compromis et des accords momentanés sont possibles entre certains monopoles internationaux de la construction navale, la concurrence acharnée ne peut que rester la loi générale tant qu'on reste dans le système impérialiste mondial. Pour garantir leurs surprofits, les monopoles ne peuvent faire autrement que de livrer une guerre commerciale sans merci à leurs rivaux. On l'a bien vu récemment à l'occasion des discussions entre la C.E.E et le Japon : "Le Japon, déclarait M. Yamashita, président de l'Association Japonaise de la construction navale, n'envisage pas de réduire sa part du marché mondial." (L'Eclair 24 février 1977) Chacun défend son morceau de gras et personne ne veut céder.

Il est donc illusoire de croire qu'il soit possible de parvenir par des accords entre monopoles à "une répartition équitable des commandes".

En son temps, Lénine a critiqué de telles illusions sur la possibilité de supprimer la lutte entre monopoles. (Idées défendues par Kaatsky).

LES PROPOSITIONS DE LA C.F.D.T.

La même illusion est partagée par la C.F.D.T. L'union des métaux de Saint-Nazaire ("Trait d'union de mai 77) écrit par exemple : "Il est nécessaire qu'un plan soit fait au sein des organismes internationaux permettant de planifier les investissements. "En fait de "plan", ce qu'"organisent" les monopoles à l'échelle mondiale, c'est l'anarchie de la production, la concurrence sauvage qui jette dans la misère 3/4 de l'humanité. Et tant que le système impérialiste mondial sera debout, il ne peut être question de planifier quoi que ce soit. Seule la lutte des peuples du monde peut parvenir, au terme d'un processus long et complexe, à établir le socialisme à l'échelle de la planète et alors organiser, planifier l'économie en fonction des besoins des peuples.

LA C.F.D.T. RECONNAIT L'AMPLEUR DE LA CRISE

ELLE REFUSE LE CHAUVINISME DE LA C.G.T.

Mis à part cette proposition, les "solutions" de la

C.F.D.T. ne diffèrent guère de celles de la C.G.T. ou du P.C.F. Il s'agit toujours de "solutions industrielles" qui se situent dans la perspective d'un gouvernement de gauche au pouvoir.

Cependant la C.F.D.T., contrairement à la C.G.T., se garde bien de nier l'ampleur de la crise (1). Elle émet d'ailleurs des doutes sur la validité des solutions protectionnistes avancées par la C.G.T. Elle déclarait ainsi en octobre 1976 " La C.F.D.T. ne croit pas que la solution à la crise passe, en France, par un isolationnisme outrancier qui conduirait au nationalisme".

Lapeyse, secrétaire de la fédération C.F.D.T., affirmait en octobre 1977 : "IL n'est pas question pour la C.F.D.T. d'une alliance sacrée avec le patronat contre les Japonais".

Une telle position est juste, mais la C.F.D.T. est loin d'être toujours aussi claire. Ainsi pouvait-on lire dans l'Eclair du 29/07/77 : "Pousser le développement de la flotte nationale serait bien en effet la meilleure parade à la crise actuelle. "Construisons français" dit en substance la C.F.D.T. au gouvernement."

DIVERSIFICATION

La C.F.D.T. insiste surtout sur la nécessité d'une "diversification" de la production des chantiers. L'idée n'a évidemment rien de très original. Les patrons y ont déjà pensé : ils envisagent de construire dans les chantiers des usines flottantes. Le parti de Dassault (Démocratie chrétienne) aurait certainement la palme dans ce domaine. En effet, il a mené récemment toute une campagne pour démontrer que les chantiers pourraient très bien construire des maisons métalliques à bon marché !

+ + +

Les partis de gauche veulent démontrer qu'ils peuvent "sauver de la crise" des secteurs industriels menacés (sidérurgie, textile, navale...). Mais en même temps qu'ils prétendent pouvoir "mieux gérer" l'économie capitaliste que la droite, ils affirment être en mesure, une fois au gouvernement, de satisfaire certaines revendications essentielles des travailleurs, notamment en ce qui concerne les salaires et l'emploi.

LA GAUCHE ET LES SALAIRES

Pour s'attirer les voix des travailleurs aux prochaines législatives, ils ont multiplié des promesses, tout spécialement ces derniers mois. (S.M.I.C. à 2 400 francs par exemple). Le PCF est le plus démagogue. Ses dirigeants se sont même livrés en mai dernier à tout un chiffrage pour prouver qu'une fois au gouvernement ils pourraient satisfaire l'essentiel des revendications ouvrières en matière de salaires.

(1) Pour la C.G.T., la crise est "voulue" par les patrons et le gouvernement. Il est vrai que ces derniers déploient toute leur énergie pour faire payer la crise aux travailleurs, par le biais de la politique d'austérité de Barre. Mais la crise tient au système capitaliste lui-même et non pas à ses gestionnaires, quels qu'ils soient.

IMPRECISION ET DEMAGOGIE

De nombreux chiffres, s'ils permettent de tomber juste arithmétiquement, sont des affirmations sans fondement: 146 milliards doivent provenir de "l'élimination de la sous-utilisation du potentiel productif, une économie accrue de moyens matériels et par une efficacité supérieure des investissements", 50 milliards "d'économies d'importations excessives", 40 milliards "d'économies de gâchis financiers", etc.

Le but de leurs calculs n'est pas d'être applicables, mais simplement de faire croire à la classe ouvrière qu'ils restent son meilleur défenseur. Ils sont devenus les maîtres dans l'art de la démagogie.

Mais suivons un instant le P.C.F. dans ses comptes. La hausse du pouvoir d'achat (en dehors de l'augmentation du S.M.I.C. et d'un saupoudrage jusqu'à 8 800 francs par mois) ne sera que de 47 milliards entre 1978 et 1980 (l'Humanité du 17 mai); soit de 6,3 %, à peine plus de 2 % par an. C'est inférieur à ce que donnaient les fameux contrats de progrès de Chaban-Delmas ! Donc à part un peu de démagogie pour le S.M.I.C., la grande masse des travailleurs n'enregistrera pas d'amélioration sensible.

D'autant que si le P.C.F. prévoit 197 milliards au total de salaires en plus (S.M.I.C., augmentation du pouvoir d'achat, un million et demi d'emplois nouveaux), il prévoit d'en récupérer 81 en "recettes fiscales avec la croissance du niveau de vie et de la consommation".

LE PROGRAMME COMMUN CE SERA AUSSI L'AUSTERITE

Il ne faut pas se faire d'illusions, la "gauche" au pouvoir gèrera le capitalisme, comme elle l'a fait dans le passé. Même si elle lâche quelques augmentations de salaires au départ (bien obligée !), il faut bien voir qu'avec l'inflation ce sera bien vite remis en cause.

Une fois au gouvernement, le P.S. et le P.C.F. s'empresseront d'appeler les travailleurs à consentir des sacrifices, sous prétexte, par exemple, d'aider la "gauche" à sortir l'économie capitaliste de la crise ou sous prétexte d'éviter de mettre en difficultés un gouvernement de "gauche".

Les dirigeants du P.S. ont déjà clairement indiqué leurs intentions en ce domaine. Le plan **Rocard**, par exemple, n'est qu'un plan Barre assorti de quelques nationalisations. Mitterand, lui, déclarait récemment à Europe 1 : Gérer la crise, cela ne veut pas dire grand chose. De toute façon, il y a une crise, dont nous ne sommes pas responsables... Cette crise, elle existe. Et quand la gauche sera au pouvoir... il faudra bien qu'elle propose des solutions qui s'intégreront dans un mouvement extrêmement difficile des affaires mondiales".

Quand au P.C.F., on peut se faire une idée de ce que serait son attitude en observant le comportement du P.C. italien.

Le 24 janvier dernier, par exemple, Luciano Lama,

secrétaire de la C.G.T. italienne (C.G.I.L.) proposait aux travailleurs une "politique de sacrifices". Le P.C. italien approuvait (Lama est membre de ce parti) et le patronat italien se félicitait. Citons quelques phrases révélatrices prononcées par Lama : "Imposer aux entreprises un excédent de main d'oeuvre serait une politique suicidaire. La caisse de chômage partiel ne devrait pas assister les travailleurs plus d'un an, sauf cas exceptionnel... "

Bien entendu, il ne faut pas du tout exclure l'hypothèse qu'une fois au gouvernement le P.C.F. manoeuvre pour faire porter au seul P.S. le chapeau des mesures d'austérité que prendrait la gauche.

On le voit, au delà des apparences démagogiques, il ne faut pas compter sur la "gauche". Les seules augmentations de salaires que la classe ouvrière obtiendra lui viendront de ses luttes répétées, quel que soit le gouvernement en place.

LE P.C.F. et l'emploi dans la Navale.

Avec son plan de "sauvetage" de la Navale, le PCF prétend créer 5 000 emplois dans les chantiers.

Nous l'avons vu, ce plan capitaliste repose sur une hypothèse parfaitement gratuite : les échanges maritimes augmenteraient de 9 % la flotte française assureraient 80 % du trafic français de pétrole, 50 % des autres trafics ; elle serait augmentée de moitié et renouvelée d'un quart.

Ainsi les chantiers français auraient du travail et leur capacité "devrait être augmentée d'un cinquième des capacités actuelles". (L'Humanité du 21/11/77).

Marchais raisonne comme s'il n'y avait ni crise du transport maritime, ni crise dans l'industrie navale, comme si la concurrence entre les monopoles français et étrangers n'existait pas.

Or il n'est pas possible d'échapper ni à cette concurrence ni à cette crise tant qu'on reste dans le cadre d'une économie capitaliste étroitement liée au système impérialiste mondial et étroitement dépendante du marché capitaliste mondial (1).

Comme le P.C.F. n'envisage qu'une gestion particulière de l'économie capitaliste française, comme son projet n'a rien à voir avec l'instauration d'une société socialiste en France, on est bien obligé d'en conclure que ce programme de création d'emplois dans la Navale est parfaitement démagogique.

Marchais promet d'autre part que 6 000 emplois pourront être créés grâce à la semaine de 40 heures et à la cinquième semaine de congés.

Les 40 heures et la cinquième semaine de congés

(1) Au 1er avril 1977, le carnet de commandes des chantiers français comprenait 63,8 % de commandes pour l'étranger.

figurent au rang des promesses. Seule l'action des travailleurs l'imposera à un gouvernement de gauche comme à un gouvernement de droite. Il n'y a pas d'autre certitude.

Mais on voit mal en tout cas, comment cela pourrait entraîner de la part des chantiers, nationalisés ou non, l'embauche de 6 000 travailleurs.

Pour rester "compétitifs", les patrons des chantiers réduisent leurs effectifs en période de crise. On le constate aujourd'hui. Il en sera de même demain dans les chantiers qui ne seront pas nationalisés. (Dubigeon, La Ciotat, La Seyne, La Pallice, Le Havre).

Mais même pour les chantiers que le P.C.F. envisage de nationaliser (Atlantique et France-Dunkerque) la question se pose, car on voit mal comment le P.C.F. pourrait concilier ces promesses d'embauche avec les impératifs de rentabilité et d'amélioration de la productivité qu'il met en avant. On ne peut marier le feu et l'eau, la gestion capitaliste (aussi "bonne" soit-elle) et la lutte contre le chômage.

Les travailleurs de la Navale n'ont rien à attendre en matière d'emploi d'un futur gouvernement de "gauche". Seule l'action de classe peut permettre d'éviter les licenciements, le chômage et la fermeture des chantiers menacés.

+ + +
+

En résumé nous pouvons caractériser les solutions de la "gauche" de la façon suivante :

- Ce sont des "solutions" capitalistes. Leur but est de détourner les travailleurs de la Navale de la lutte classe contre classe en leur faisant croire que les licenciements, la baisse des salaires et le chômage pourront être évités grâce à une gestion plus "efficace" du capitalisme. Cette fonction elle est apparue à travers la trahison des grandes luttes déclenchées aux Chantiers de l'Atlantique et à Dubigeon.
- Ce sont des "solutions" chauvines, impérialistes qui visent à dresser les ouvriers français contre leurs frères de classe des chantiers étrangers (Japon, Suédois, etc.) et contre les peuples et pays du Tiers-Monde.

+ + +
+

5 Les propositions des communistes marxistes-léninistes

Mais alors, diront les travailleurs, s'il n'y a rien à attendre de la "gauche", si sa venue au pouvoir dans les mois prochains n'écarte pas les menaces de licenciements ou de fermeture qui pèsent à Dubigeon et aux Chantiers de l'Atlantique, si c'est toujours l'austérité, alors que faire? Comment la classe ouvrière peut-elle s'en sortir ?

Les Communistes marxistes-léninistes n'ont pas, eux, de solution-miracle à apporter aux travailleurs.

Nous disons tout simplement que tout ce qui pourra être acquis ne pourra l'être - comme cela a toujours été - que par l'action, que par la lutte.

A ."CLASSE CONTRE CLASSE"

Cependant l'échec des deux luttes importantes survenues dans la construction navale de la région montre qu'il ne suffit pas d'être déterminé à se battre contre la volonté de la bourgeoisie de faire payer la crise aux travailleurs de la navale.

Pour avoir une chance de vaincre dans la lutte contre les licenciements et la baisse des salaires, il faut encore que la classe ouvrière des chantiers soit guidée par une juste ligne de classe.

Or, pour l'instant, tant à la C.G.T. qu'à la C.F.D.T., aux Chantiers de l'Atlantique comme à Dubigeon, ce sont les partis bourgeois de gauche qui ont l'influence dominante.

Nous l'avons vu, s'ils ont fait échouer en décembre 1976, la lutte du Bellamy, c'est avant tout parce que les partis de "gauche" avaient trop peur, à quelques mois des élections municipales, d'une lutte de grande ampleur et risquait de déclencher des réactions en chaîne.

A Dubigeon, à l'automne dernier, le poids des querelles de la gauche a pesé lourd sur le déroulement de la lutte, à travers la volonté de chaque direction syndicale de faire valoir ses intérêts de boutique, ses solutions-miracles, aux dépens des intérêts des travailleurs.

Après avoir trahi ces deux luttes importantes, les directions syndicales ont proposé des journées d'action-bidon (comme celle du 1er décembre après l'échec de la grève de Dubigeon). Ces grèves de 24 heures, totalement inefficaces, n'ont comme objectif que de soutenir les partis de "gauche" en vue des élections. Elles ont comme résultat d'épuiser et de diviser les travailleurs.

En cas d'arrivée de la "gauche" au pouvoir, le danger serait encore plus grand pour les travailleurs de voir leurs luttes étouffées, détournées, désamorçées par les directions syndicales.

Aujourd'hui, Séguy se dit prêt à coopérer avec un "bon gouvernement de gauche appliquant un Programme Commun bien réactualisé", autrement dit, un gouvernement où dominerait le P.C.F.

Maire, lui, répond qu'il est prêt à coopérer avec la "gauche" au pouvoir, mais telle qu'elle est aujourd'hui, c'est-à-dire dominée par le P.S.

COOPERATION AVEC LA GAUCHE AU POUVOIR =

COLLABORATION DE CLASSE

Les choses sont donc claires : les directions syndicales sont prêtes, après mars 1978, à utiliser toute leur capacité d'encadrement de la classe ouvrière pour aider un gouvernement de "gauche" à gérer la crise.

Les travailleurs seront appelés à se serrer la ceinture au nom des "intérêts supérieurs" de la gauche. On les invitera à renoncer à la lutte au nom des négociations permanentes des dirigeants syndicaux avec les ministres de gauche.

Bref, on risque de voir la collaboration de classe s'installer à grande échelle.

En même temps, on peut s'attendre à de grandes manoeuvres des dirigeants du P.C.F., utilisant leur contrôle sur la C.G.T. pour déborder leurs alliés socialistes. (Ils

mettront à profit l'incapacité de ces derniers à satisfaire en quoi que ce soit les légitimes revendications des travailleurs.)

Dans tous les cas, il faut s'attendre à un renforcement de la dépendance des syndicats vis à vis des partis bourgeois de gauche.

Pour éviter ce danger, il faut s'organiser dans la lutte "classe contre classe". Cela signifie que la classe ouvrière doit se battre en toute indépendance pour ses intérêts, sans s'en remettre à un parti bourgeois quel qu'il soit.

Car un parti bourgeois (quand il accède au pouvoir à plus forte raison) défend les intérêts de la bourgeoisie, même s'il affirme qu'il est de gauche. L'expérience passée des ministres socialistes et communistes le prouve abondamment.

C'est pourquoi il faut s'engager résolument dans la lutte pour que la classe ouvrière s'organise en toute indépendance vis à vis des partis de droite comme de gauche. Cette bataille se livre aujourd'hui dans les syndicats.

IL NOUS FAUT DES SYNDICATS

INDEPENDANTS DES PARTIS BOURGEOIS

Aujourd'hui, les communistes marxistes-léninistes se battent sur ce mot d'ordre tant à la C.G.T. qu'à la C.F.D.T.

Quand la ligne d'indépendance à l'égard des partis bourgeois guide le syndicat, alors il devient possible de remporter de grandes victoires revendicatives.

La lutte victorieuse de Laving-Glaces à Nantes en porte le témoignage.

OUI, C'EST POSSIBLE DE GAGNER

Au mois de décembre, les travailleurs de Laving-Glaces (1) ont remporté une grande victoire. Ils ont fait reculer leur patron sur toute la ligne : il a été obligé d'annuler trois licenciements (dont deux délégués C.F.D.T.); il a embauché malgré lui huit personnes ; il a satisfait la revendication des grévistes concernant les jours de repos.

Par les temps qui courent, une victoire ouvrière est plutôt chose rare.

Mais il n'y a pas de miracle. Cette victoire s'explique très bien. Les travailleurs de Laving-Glaces se sont battus sur une ligne de classe très ferme et surtout, dans leurs rangs, la direction ne revenait pas à la ligne bourgeoise des partis de gauche, comme c'est trop souvent le cas.

(1) Entreprise de nettoyage des wagons employant une cinquantaine de travailleurs, principalement des femmes, en gare de Nantes.

LA MISE EN OEUVRE D'UNE JUSTE LIGNE DE CLASSE

Les travailleurs de Laving-Glaces, organisés en section syndicale C.F.D.T. ont appliqué une orientation et des méthodes de lutte que nous approuvons sans réserve. Elles vont dans le même sens que celles qu'a définies le P.C.M.L.F. dans sa conférence nationale ouvrière d'Août 1976.

Voici les éléments essentiels de cette grève :

- Les travailleurs se sont lancés dans la grève prolongée avec occupation du local où est entreposé le matériel de travail. Ils ont mis en place des piquets de grève ;
- Ils ont tenu des assemblées générales pour discuter de leur lutte et s'unir sur les revendications ;
- Ils ont élu un comité de grève pour la diriger ;
- Ils ont popularisé leur grève avec l'aide d'un comité de soutien mis en place sous leur direction et leur contrôle ;

De cette même façon, ils ont pu sans cesse renforcer en leur faveur le rapport de force avec leur patron. Ils ont bénéficié d'une importante solidarité de la classe ouvrière nantaise, de paysans de la région, etc....

Dans l'action, ils se sont heurtés aux dirigeants de l'U.L.- C.G.T. Labbé, permanent Ports et Docks est même venu provoquer leur piquet de grève. A la S.N.C.F., la C.G.T. a refusé de les soutenir en organisant des collectes.

L'U.L.-C.F.D.T. s'est efforcée, en vain, de contrôler la grève. Au cours d'une manifestation organisée à la gare de Nantes, les dirigeants de l'U.L. ont cherché à arracher aux ouvriers de Laving-Glaces la direction des opérations.

Dans le "Syndicalisme-Hebdo", les pontes C.F.D.T. calomnient le Comité de soutien, dont l'action a été pourtant très appréciée des travailleurs.

Au contraire de ces faux défenseurs des ouvriers, les marxistes-léninistes, qu'ils soient de l'Humanité-Rouge ou du P.C.R. m.l., ont pris très activement part à cette grève victorieuse, y jouant un rôle non négligeable.

L'exemple de LAVING-GLACES prouve que lorsque la classe ouvrière agit en toute indépendance, sans se laisser enchaîner aux manoeuvres politiciennes des partis bourgeois de gauche, elle peut remporter des succès dans la lutte revendicative.

Il montre que tout dépend, en définitive, de l'orientation suivie dans la lutte.

IL FAUT UN ETAT-MAJOR DE COMBAT

Cependant, ce qui est possible au niveau d'une petite entreprise devient plus difficile au niveau de grandes entreprises comme les Chantiers de l'Atlantique ou Dubigeon. Car les forces réformistes et révisionnistes y sont puissamment organisées à la tête des syndicats.

Pour combattre efficacement leur influence, il est donc indispensable que les travailleurs les plus conscients se regroupent sur la base d'une juste ligne révolutionnaire.

Un tel combat exige beaucoup de persévérance et de fermeté. Il nécessite une expérience et une vue d'ensemble des problèmes du mouvement ouvrier que seul peut supporter le parti révolutionnaire de la classe ouvrière. Il nécessite la force de l'organisation.

C'est pourquoi nous appelons les ouvriers les plus conscients à s'organiser dans les rangs marxistes-léninistes.

Aujourd'hui, le P.C.M.L.F. est l'instrument de combat qu'on forgé depuis plus de 10 ans les ouvriers et travailleurs de notre pays qui ont compris qu'il n'y avait rien à attendre du P.C.F., qu'il avait trahi la cause ouvrière, la cause du socialisme et du communisme.

En rejoignant les rangs du P.C.M.L.F., les ouvriers les plus combattifs pourront faire progresser la lutte pour les revendications immédiates et la lutte pour la révolution socialiste.

Seul un parti peut apporter une vue d'ensemble de la situation, des forces en présence, du processus à suivre pour mener chaque lutte à la victoire.

C'est seulement ainsi qu'il sera possible de mettre en oeuvre une ligne "classe contre classe" et de lutter pour qu'elle triomphe dans les syndicats.

Déjà, là où existent des cellules d'entreprises du P.C.M.L.F., cette lutte est sur la bonne voie. C'est le cas notamment aux Chantiers de Normandie à Rouen, où ses militants ont joué un rôle prépondérant dans le soutien à la grève de Dubigeon-

Nantes. L'influence néfaste des partis bourgeois de "gauche" commence à être combattue efficacement tant dans le syndicat C.G.T. qu'à la C.F.D.T.

NOS PROPOSITIONS POUR LA LUTTE IMMEDIATE :

LUTTER POUR LA DEMOCRATIE PROLETARIENNE
=====

Beaucoup de chefs syndicalistes s'imaginent aujourd'hui qu'ils sont des "démocrates" parce qu'ils organisent, comme ils disent des "consultations". Mais comme ils n'ont pas laissé les travailleurs exprimer librement leurs points de vue, c'est ni plus ni moins que de la démocratie bourgeoise.

Dans la lutte du "Bellamy", comme lors de la grève de Dubigeon, malgré quelques consultations, il n'y a pas eu de fonctionnement de la démocratie prolétarienne. Les A.G. n'ont pas été faites pour que les travailleurs s'expriment, mais pour permettre aux bureaucrates syndicaux de faire des discours. Ni dans un cas ni dans l'autre, il n'a été élu de Comité de grève, pour diriger la lutte de façon unitaire, en rassemblant les adhérents de tous les syndicats et aussi les non-syndiqués.

Ces messieurs ne connaissent qu'une chose : l'inter-syndicale, qui décide tout à la place des travailleurs et, en guise de démocratie, se contente de communiquer aux travailleurs ses décisions.

Pourtant, l'expérience dans la Navale est riche en ce domaine. Ainsi, en 1955, à Saint-Nazaire, lors des grèves les travailleurs avaient constitué dans chaque atelier des "Comités d'unité et d'action", pour diriger leur lutte et assurer la mobilisation de tous, indépendamment des permanences syndicales.

Pour sa part, le P.C.M.L.F. lutte pour la démocratie prolétarienne la plus large. Voici par exemple ce qu'affirme une des résolutions de sa Conférence nationale ouvrière d'août 1976 : "Notre parti lutte pour la démocratie prolétarienne et exige que la démocratie dépasse le cadre des sections syndicales mais soit accordée dans les mêmes conditions à tous les travailleurs syndiqués ou non-syndiqués.

Dans les luttes, et notamment dans les grèves, historiquement, la classe ouvrière s'est déjà donné des moyens qui tendent à assurer et garantir une véritable démocratie prolétarienne. C'est la mise en place des assemblées générales et des comités de grève.

Le P.C.M.L.F. s'efforce d'impulser ces assemblées générales sur les bases de l'entreprise, au cours desquelles la parole doit être accordée sans restriction à tout ouvrier, quel qu'il soit, et d'où doivent être exclus les cadres et agents de maîtrise répressifs, mouchards, et patrons.

Le P.C.M.L.F. s'efforce d'aboutir à la mise en place par l'assemblée générale ainsi conçue, d'un large comité de grève qui assure l'unité entre les travailleurs syndiqués et non syndiqués, toujours sous contrôle de l'assemblée

générale des travailleurs car la classe ouvrière se doit d'exercer en tout son hégémonie.

Il est à noter que les assemblées générales, les comités de grève, les comités de soutien ne sont pas forcément un signe de démocratie.

Aujourd'hui, la plupart du temps, les révisionnistes et les réformistes s'y opposent pour éviter le développement de l'initiative des travailleurs, pour manipuler les masses et les ramener sur les positions du programme commun. Parfois aussi ils essaient d'en prendre la direction et de les vider totalement de leur contenu comme les trotskistes. Le travail du Parti consiste alors à se battre pour donner un vrai contenu de classe à ces formes de luttes."

LUTTER POUR LA SOLIDARITE OUVRIERE

La lutte de Dubigeon a démontré clairement la nécessité d'une coordination des luttes dans la Navale.

La solidarité entre chantiers est indispensable si l'on veut faire échouer les plans de la bourgeoisie de licencier des milliers d'ouvriers et de démanteler les plus petits chantiers. (Cf. VIIe plan et propositions de la C.E.E.)

Cependant, on a vu à l'occasion de la grève de Dubigeon, comment les directions syndicales ont saboté la solidarité, d'une part au niveau des autres chantiers et d'autre part au niveau de la métallurgie nantaise.

C'est pourquoi nous proposons aux travailleurs de se battre pour imposer aux syndicats que soit mise en place une coordination entre les différents chantiers, coordination qui aurait pour but d'impulser une véritable solidarité afin que les différents chantiers se battent sur la base du mot d'ordre : "Tous ensemble et en même temps".

Bien entendu, une telle coordination ne peut avoir de sens qu'à condition d'être sous contrôle étroit des travailleurs en lutte et non pas sous la coupe des actuels bonzes syndicaux.

LUTTER POUR LA SOLIDARITE INTERNATIONALE

Nous avons montré que les "solutions" avancées par les partis de gauche et les directions syndicales qui leur sont inféodées revenaient à prendre pour cible les ouvriers des chantiers étrangers et les peuples et pays du Tiers-Monde.

Nous faisons nôtre, quant à nous, le mot d'ordre de Marx "Prolétaires de tous pays, unissez-vous !" C'est pourquoi nous pensons indispensable de combattre les idées chauvines répandues par le P.C.F. et la C.G.T., notamment avec leurs mots d'ordre : "Transporter et construire français."

A de tels mots d'ordre pourris nous opposons les mots d'ordre suivants : **NON AU CHAUVINISME ! PAS D'UNION SACREE AVEC LE PATRONAT DE LA NAVALE ! - SOLIDARITE AVEC LES OUVRIERS DE TOUS LES CHANTIERS DU MONDE ! - SOLIDARITE AVEC**

LES PAYS ET PEUPLES DU TIERS-MONDE DANS LEUR LUTTE POUR ETABLIR UN NOUVEL ORDRE MARITIME MONDIAL !

En même temps nous dénonçons les tentatives des superpuissances et de l'impérialisme de freiner l'essor des luttes du Tiers-Monde. Nous combattons la volonté d'hégémonie des U.S.A. et celle encore plus dangereuse de L'U.R.S.S., qui au moyen de sa flotte marchande cherche à contrôler les mers. Nous dénonçons leurs dangereux préparatifs de guerre.

DES REVENDICATIONS PRESSANTES

Nous ne prétendons pas déterminer, à la place des travailleurs de la Navale les revendications les plus appropriées. C'est à eux de se prononcer. Le problème est d'ailleurs davantage celui de la ligne à mettre en oeuvre pour faire triompher les revendications.

Voici quelques revendications qui nous paraissent justes et importantes :

- NON A TOUT LICENCIEMENT !
- NON AU RENVOI DES INTERIMAIRES ! EMBAUICHE DEFINITIVE !
- NON AUX DECLASSEMENTS !
- DEPART EN PRERETRAITE AVEC 100 % DU SALAIRE !
- PAIEMENT INTEGRAL DES JOURNEES DE CHOMAGE PARTIEL !
- AUGMENTATIONS UNIFORMES !

+ + +
+

LA CLASSE OUVRIERE DES CHANTIERS NAVALS DE NANTES

ET DE SAINT-NAZAIRE DOIT REPRENDRE CONFIANCE

Les échecs survenus ont lourdement pesé pour les travailleurs d'Alsthom et de Dubigeon. Les dirigeants syndicaux sont responsables si les ouvriers ont perdu confiance momentanément dans leurs forces.

Mais les échecs peuvent être salutaires quand on prend conscience des causes qui leur ont donné naissance.

Or cette prise de conscience a commencé à se faire. De très nombreux travailleurs ont compris que c'était la ligne bourgeoise dominante à la tête des syndicats qui était en cause.

A Saint-Nazaire, beaucoup l'ont exprimé lors des dernières élections de délégués en rayant massivement les noms des chefs révisionnistes des listes. La C.G.T. et la C.F.D.T. ont perdu plusieurs sièges de délégués.

La C.G.T. a perdu 2,85 % des voix et le C.F.D.T. 0,90 % (1).

(1) C.G.T. = 3 386 voix - C.F.D.T. = 2422 - FO = 2 242 (tous collègues confondus).

Certes, c'est en partie F.O. qui en bénéficie, mais le fait que certains travailleurs aient pu voter pour ce syndicat jaune ne signifie pas qu'ils soutiennent sa politique de collaboration de classe.

Il faut y voir plutôt une manifestation de leur dégoût de l'attitude prise par les chefs C.G.T. (et dans une moindre mesure C.F.D.T.) : trahison de la lutte du "Bellamy" absence de démocratie (exclusions de la C.G.T.), journées nationales d'action-bidon...

Mais il faut que cette prise de conscience s'approfondisse, il faut qu'elle se transforme en une lutte consciente pour imposer une ligne de classe conforme aux intérêts ouvriers. Par toute leur activité, c'est ce à quoi s'efforcent les Communistes marxistes-léninistes.

C'est pour aller de l'avant, pour rendre confiance aux travailleurs de la Navale, que nous appelons les travailleurs les plus combattifs et les plus conscients à se battre sur la ligne et les mots d'ordre du P.C.M.L.F., à rejoindre ses rangs.

Car l'heure n'est pas au découragement, elle est à la lutte contre les mesures anti-ouvrières que prépare le patronat de la Navale de concert avec le gouvernement. L'enjeu de la lutte est important pour la classe ouvrière de la région.

+ + +
+

B. LE SOCIALISME GARANTI

PAR LA DICTATURE DU PROLETARIAT

Cependant, la lutte pour les revendications immédiates n'est pas suffisante. La classe ouvrière aspire à une autre société, sans exploitation de l'homme par l'homme, sans chômage. Cette société c'est le socialisme.

Mais comment y parvenir ? et quel socialisme ?

IL N'Y A PAS D'AUTRE SOLUTION POUR PARVENIR AU SOCIALISME

QUE D'EMPRUNTER LA VOIE DE LA REVOLUTION

Nous l'avons vu, les soi-disant "solutions" des charlatans de l'Union de la Gauche ne valent rien. Elles ne peuvent pas conduire au socialisme.

Les politiciens de "gauche" voudraient faire croire à cette solution-miracle : il suffirait de voter pour eux et tout s'arrangerait. Mais rien n'est plus trompeur. Ils ne veulent rien d'autre que gérer le capitalisme à leur profit, comme ils l'ont déjà fait aux lendemains de la Libération de 1944 à 1947.

Non, la seule véritable solution pour la classe ouvrière, c'est de compter sur ses propres forces, sur ses propres luttes pour préparer pas à pas la révolution et pour

défendre chaque jour ses intérêts de classe.

QU'IL FAUT LA RÉVOLUTION EST POSSIBLE, ELLE EST INÉVITABLE

La crise très profonde qui secoue le transport maritime et la construction navale n'est qu'une petite partie d'une crise beaucoup plus ample du capitalisme à l'échelle mondiale.

La crise générale universelle du système capitaliste n'a plus de solution bourgeoise durable. Elle ne peut que provoquer des bouleversements d'une dimension inégalée au cours des prochaines décennies. Ces bouleversements sont déjà en cours. Dans le domaine qui nous intéresse, c'est par exemple la lutte menée par les Pays du Tiers-Monde pour l'établissement d'un nouvel ordre maritime mondial.

Ceux qui aujourd'hui proclament qu'avec leur programme (qu'il s'agisse du "manifeste" de la majorité ou du "programme commun" réactualisé ou pas-) une issue est en vue, ne sont que des politiciens bourgeois malhonnêtes.

Nous disons quant à nous le contraire : les contradictions de classes ne vont pas s'amoinrir ; elles vont s'approfondir. De plus en plus les luttes de classes vont s'aiguïser. Tout ira de plus en plus mal pour les exploités. Tout ira donc de mieux en mieux pour les exploités qui, malgré d'immenses souffrances, comprendront de plus en plus la nécessité de la Révolution prolétarienne.

LA SITUATION N'EST PAS RÉVOLUTIONNAIRE

Mais si nous affirmons que sa préparation est dès aujourd'hui à l'ordre du jour, nous ne prétendons pas que la révolution est pour demain.

Dans une métropole impérialiste comme la France, le mûrissement des contradictions n'est pas encore venu à son terme. La bourgeoisie est encore puissante : le révisionisme et le réformisme des partis de gauche exercent encore une trop forte influence sur la classe ouvrière et les masses populaires de notre pays. Le parti révolutionnaire du prolétariat, le P.C.M.L.F., est encore trop faible. En France la situation n'est ni révolutionnaire, ni même pré-révolutionnaire.

LE TIERS-MONDE FORCE PRINCIPALE

DE LA RÉVOLUTION MONDIALE

Aujourd'hui c'est dans les vastes zones du Tiers-Monde que souffle la tempête révolutionnaire qui ébranle les fondements du système capitaliste mondial. C'est pourquoi il est d'une importance capitale de bien comprendre le rôle historique des peuples et des pays du Tiers-Monde dans la révolution mondiale.

La pierre de touche de l'internationalisme prolétarien aujourd'hui, c'est de soutenir les luttes du Tiers-Monde.

Les chauvins de la "gauche" font tout le contraire.

Ce soutien n'est pas une question de sentiment. Il s'agit de bien voir que le Tiers-Monde est la force principale qui contribue à détruire le système impérialiste. C'est lui qui porte les coups les plus durs à notre ennemi commun : les monopoles internationaux. C'est lui qui contribue aujourd'hui principalement à affaiblir notre ennemi. Car la bourgeoisie entretient son personnel politique, son Etat, sa police, son armée avec les énormes profits qu'elle extorque au Tiers-Monde en même temps qu'à la classe ouvrière de notre pays. Quand les pays du Tiers-Monde l'affaiblissent économiquement par leurs luttes pour des prix plus justes des matières premières par exemple), ils contribuent aussi à l'affaiblir politiquement, puisque le pouvoir des capitalistes repose sur leur puissance économique.

De cette façon, même la situation n'est pas révolutionnaire dans notre pays pour l'instant, le Tiers-Monde prépare cependant le terrain au mouvement ouvrier révolutionnaire et contribue à impulser son essor.

Voilà pourquoi la question de l'alliance avec les peuples et pays en voie de développement est si importante.

LE DANGER D'UNE NOUVELLE GUERRE MONDIALE

Quand nous envisageons l'avenir de la révolution socialiste en France, il est nécessaire de faire intervenir un élément important : la rivalité pour l'hégémonie mondiale des U.S.A. et de l'U.R.S.S.

Tout particulièrement, nous devons tenir compte des menées agressives de l'U.R.S.S. qui cherche à se soumettre l'Europe. Elle fait planer la menace d'une nouvelle guerre mondiale, dont l'enjeu principal serait notre continent.

Bien entendu, l'éclatement de cette guerre, l'éventuelle invasion de la France par l'U.R.S.S. social-impérialiste, peuvent modifier considérablement les conditions dans lesquelles parviendrait à maturité la révolution en France.

Nous affirmons en tous cas qu'une guerre ne pourrait que précipiter l'écroulement du système impérialiste mondial. (1).

Ceci n'empêchant pas, bien au contraire, qu'aujourd'hui nous luttons pour dénoncer les préparatifs de guerre des deux grands, afin d'éveiller la vigilance de notre peuple et si possible contribuer à en retarder l'éclatement.

(1) Cette affirmation ne signifie nullement que la révolution socialiste ne pourra triompher que dans tous les pays en même temps. Les deux précédentes guerres mondiales ont donné naissance à un ou plusieurs pays socialistes, sans qu'il soit mis fin définitivement au système capitaliste mondial tout entier.

VOIE PACIFIQUE OU REVOLUTION VIOLENTE ?

Nous l'avons dit, la révolution n'est pas pour demain matin. Elle sera le fruit d'un long processus de luttes révolutionnaires, en France et dans le monde, dont il est impossible de prévoir exactement le cours.

Cependant, nous affirmons une chose avec certitude: la bourgeoisie n'abandonnera jamais tranquillement le pouvoir pour le remettre aux mains de la classe ouvrière.

La classe ouvrière devra recourir aux armes pour en finir avec le capitalisme. Les capitalistes disposent pour maintenir en place leur régime de tout un arsenal et en particulier d'une police et d'une armée qu'ils utiliseront en temps voulu.

Il faudra détruire l'appareil d'Etat pour instaurer le pouvoir de la classe ouvrière, la dictature du prolétariat.

Chaque fois que la "voie pacifique" a été avancée, loin d'atténuer les souffrances du peuple, elle a conduit à la répression la plus sanglante. L'exemple récent du Chili en porte le témoignage. Une très lourde responsabilité pèse sur les révisionnistes chiliens qui ont cessé, avant le putsch fasciste de Pinochet, de désarmer la vigilance de leur peuple, en présentant l'armée chilienne comme la plus respectueuse du monde de la "démocratie" et du gouvernement légalement élu d'Allendé.

Mais les travailleurs de la Navale savent d'expérience qu'il ne faut rien attendre de l'armée et de la police entretenues par la bourgeoisie. Pendant les grandes grèves de 1955, ils ont eu l'occasion de s'affronter durement aux flics et autres gardes-mobiles.

Quelle que soit leur ampleur, les luttes de 1955 ne mettaient pourtant pas en jeu l'existence même du pouvoir bourgeois. Il est facile alors d'imaginer de quelle violence la bourgeoisie pourra être capable quand ce sera ce pouvoir lui-même qui sera en jeu.

Sommes-nous alors des partisans de la violence à tout prix, tout de suite ?

Non, la question de l'armement du prolétariat n'est pas aujourd'hui à l'ordre du jour. Cependant il faut dès aujourd'hui expliquer patiemment que la violence armée des travailleurs sera nécessaire pour faire front à la violence réactionnaire de la bourgeoisie. Il faut y être prêt dès aujourd'hui, et ne pas se laisser endormir par les sornettes de la "gauche" sur les "traditions démocratiques" de l'armée ou sur le rôle de "service public" de la police.

Bien entendu, cela ne signifie pas pour autant que nous soyons partisans d'actions de violence terroriste, individuelle, comme celles de la bande à Baader. Ce genre de violence, c'est la société capitaliste qui l'engendre par son pourrissement, elle est incapable d'aider à l'accouchement d'un monde nouveau, car elle est coupée des masses.

Par contre, nous appuyons la violence de classe des

ouvriers des Chantiers de l'Atlantique quand ils occupent et bloquent le Bellamy. Car sans la trahison des chefs syndicaux, cette violence de classe aurait pu amener le patron à céder. En même temps, elle permet aux ouvriers de mieux comprendre que les capitalistes ne cèdent que devant la force. Elle les instruit sur la nécessité de s'unir et d'exercer leur violence d'exploités face au pouvoir patronal.

LE SOCIALISME, C'EST LA DICTATURE DU PROLETARIAT

La dictature de la nouvelle bourgeoisie russe ou polonaise sur le peuple est le contraire de la dictature du prolétariat.

Quand nous évoquons le socialisme, nous nous appuyons néanmoins sur un certain nombre de lois, de principes qui se sont dégagés de l'expérience internationale du prolétariat.

Nous savons qu'en Russie en 1917 fut établi un authentique régime socialiste, fondé sur la dictature du prolétariat. Nous savons aussi qu'aujourd'hui l'Union soviétique a été transformée par la nouvelle bourgeoisie russe en un état de dictature fasciste, en une superpuissance impérialiste.

C'est pourquoi aujourd'hui, l'expression "dictature du prolétariat" suscite parmi les travailleurs de notre pays une certaine méfiance.

Mais la dictature fasciste des nouveaux tsars russes est justement tout le contraire du pouvoir exercé par la classe ouvrière. En U.R.S.S., c'est la dictature de la grande bourgeoisie bureaucratique.



Il en va de même en Pologne où cette même bourgeoisie n'a pas hésité un seul instant en 1970 et en 1976 à réprimer dans un bain de sang les grèves des ouvriers polonais.

Ce fascisme qui se pare trompeusement du nom de "socialisme" nous n'en voulons pas !

Écoutons un peu ce qu'en disent eux-mêmes les ouvriers polonais des chantiers navals Warski de Szczecin. Le 24 Janvier 1971, un de leur délégué s'adressait ainsi à Gierek venu les voir pour tenter de les concilier : "je suis témoin oculaire, c'était jeudi, premier jour de la grève, aux urgences à midi. le médecin de permanence m'a dit qu'environ 30 personnes ont été tuées. Ceux qui étaient en chemin vers l'hôpital ou qui sont morts à l'hôpital n'avaient même pas été enregistrés... Ces gens qui sont morts dans la rue ont été emballés dans des sacs de nylon et enterrés comme du bétail. Et c'est la vérité, et personne ne peut la changer !"

LA GREVE DES CHANTIERS NAVALS POLONAIS

REPRIMEE PAR LA NOUVELLE BOURGEOISIE

Les ouvriers des chantiers de Gdansk et de Gaynia se sont mis en grève et ont occupé les chantiers lors de l'annonce de l'augmentation des prix alimentaires. Quand ils ont mis le feu au siège du P.C., tout le monde était heureux, ils l'appelaient le Reichstag.

La loi martiale et l'état d'urgence furent décrétés.

Les gens n'avaient pas le droit de sortir de chez eux, ça a duré une quinzaine de jours. La troupe est intervenue tuant plus de soixante ouvriers. Le bruit court que, sous les uniformes polonais, c'était des Russes. Tout le monde le pensait. Tous ceux qui traînaient dans les rues, furent emmenés en prison. L'armée tirait sur les ambulanciers, sur tous ceux qui venaient pour ramasser les blessés.

Les ouvriers qui avaient participé activement à la grève étaient renvoyés de leur travail. Les familles ont été appelées pour récupérer les leurs qui étaient blessés ou emprisonnés. On leur proposait de l'argent pour qu'elles se taisent sinon on leur promettait des tas d'ennuis. Un exemple: la police acceptait de verser une pension à l'un des blessés qui, lui, était gravement atteint au poumon, de 50 000 zlotys s'il signait une décharge comme quoi c'était de sa faute.

AUJOURD'HUI EN FRANCE

C'EST LA DICTATURE DU GRAND CAPITAL

Cette dictature nous la subissons chaque jour dans la principale activité de notre vie : au travail, à l'usine. Obéir, se taire, sinon la porte. Et même obéir, se plier aux chefs, aux cadences, ça ne suffit pas toujours : si le patron y trouve mieux son profit, il peut décider du jour au lendemain de vous licencier. N'est-ce pas une dictature ?

Pouvons-nous utiliser nos capacités, notre travail pour produire des choses utiles à faire mieux vivre le peuple ?

NON : où investir, quoi produire, c'est une poignée de banquiers qui décide !

Les capitalistes gaspillent beaucoup d'argent en publicité, et en propagande pour nous faire croire "qu'on est en démocratie", que chez nous on se soucie de l'individu, qu'on est des hommes libres."

Drôle de liberté, celle de se faire exploiter, d'être tué ou mutilé parce que le patron veut que ça tourne plus vite ! Pour plus d'un million de chômeurs, même pas la liberté de choisir quel patron s'engraissera sur leur dos !

"Vous êtes libres, c'est vous qui choisissez entre la lessive Chose ou la lessive Machin", nous dit-on.

"Vous êtes libres, c'est vous qui choisissez qui va gouverner, Giscard ou Mitterrand, nous répète-t-on..."

Quelle liberté ! On choisit soi-disant sa lessive, mais en réalité les capitalistes mettent dedans ce qu'ils veulent. Et derrière, l'étiquette "Chose", ou "Machin", c'est souvent le même produit !

Pour les politiciens, c'est pareil. Là aussi, Giscard ou Mitterrand, il n'y a guère que l'étiquette pour allécher le public qui change. Avant les élections, de belles promesses comme dans la publicité, après ils ne font que ce que les capitalistes les plus puissants ont de toute façon

décidé.

En résumé, la démocratie n'existe pas pour le peuple, mais seulement pour les bourgeois qui rivalisent entre-eux pour les profits et le pouvoir. La preuve : quand un Parti agit réellement, pas seulement en paroles contre le capitalisme, il ne tarde pas à être interdit comme le P.C.M.L.F. (interdit en juin 1968, il poursuit son action clandestinement).

POURQUOI LA DICTATURE DU PROLETARIAT EST-ELLE NECESSAIRE ?

Pourquoi la révolution, pour garantir la plus grande démocratie à tout le peuple, doit-elle exercer la dictature du prolétariat contre la bourgeoisie, contre les exploitateurs renversés ?

Prenons dès aujourd'hui l'exemple d'une grève avec occupation de l'entreprise, piquets de grève, assemblées générales de travailleurs dans l'entreprise. Pour être enfin libres de se réunir et de s'organiser dans leur propre entreprise, libres de discuter leurs revendications et leur action, ne sont-ils pas obligés de s'opposer y compris par la force, au patron et à ses milices patronales style C.F.T. qui veulent faire travailler des jaunes pour casser la grève ; ou de s'opposer à la police que le patron appelle pour faire respecter "sa propriété" ?

Si on laisse le patron, ses gardes chiournes et ses flics libres, il n'y a pas de liberté pour les travailleurs !

Eh bien ! La dictature du prolétariat, c'est comme pendant la grève, mais à l'échelle de tout le pays ; même chassés du pouvoir, les anciens exploiters ne se résigneront pas, ils résisteront ouvertement ou "en douce". Si on les laissait libres d'agir, si on ne brisait pas leur machine d'Etat, si on ne les dépouillait pas des avantages que leur donnent la richesse, le savoir, les relations, si on ne leur enlevait pas la télé et les journaux, ils ne tarderaient pas à asservir à nouveau le peuple.

LE P.C.M.L.F. COMBAT

POUR LA DICTATURE DU PROLETARIAT

Le P.C.M.L.F., depuis sa création en 1967, a toujours proclamé que son objectif stratégique était le renversement du système capitaliste et l'instauration en France de la dictature du prolétariat.

Nous l'avons vu, il est impossible de prévoir quand et de quelle façon exactement (avant, pendant ou après l'éclatement de la guerre mondiale à laquelle se préparent fébrilement les deux superpuissances) la révolution éclatera.

D'autre part, pour précieuses qu'elles soient les expériences de la révolution russe ou de la révolution chinoise se sont déroulées dans des conditions qui ne sont pas celles de la France impérialiste d'aujourd'hui.

Pour l'instant, on ne connaît pas d'expérience de

la prise du pouvoir par la classe ouvrière dans un pays capitaliste développé comme le nôtre.

Cependant, nous pouvons au moins avancer une certitude : aucune étape transitoire ne sépare en France le capitalisme du socialisme. Nous n'avons pas, comme c'est le cas des pays du Tiers-Monde à lutter d'abord pour la réalisation d'un régime populaire destiné à en finir avec la domination de l'impérialisme étranger et avec les forces féodales.

En France, le socialisme est déjà à l'ordre du jour. Il bénéficiera pleinement du niveau de développement de l'économie atteint par le capitalisme tout en détruisant ses structures et principes de base.

Comment le P.C.M.L.F. conçoit-il la mise en place du socialisme ?

Le renversement du capitalisme permettra la mise en place des nouvelles structures étatiques, politiques, économiques, protégées par le peuple en armes.

Ces structures du nouveau pouvoir reposeront sur le fonctionnement d'innombrables assemblées populaires élues à tous les niveaux par les travailleurs, dans les usines, dans les bureaux, dans l'armée, etc.

Les membres de ces assemblées, en application des principes de la Commune, seront révocables à tout moment par les travailleurs ; ils ne percevront pas de salaire supérieur à celui fixé pour la majorité des ouvriers. Ils devront rendre régulièrement des comptes de leur activité devant les travailleurs qui les auront élus et ils devront continuer à partager leurs conditions d'existence.

Dans l'industrie, toutes les entreprises capitalistes seront étatisées et leur gestion deviendra du ressort d'Assemblées populaires d'ouvriers et autres travailleurs.

Aucune indemnité ne sera versée aux anciens propriétaires des moyens de production.

L'ensemble de la production sera organisé en fonction d'un plan correspondant à la satisfaction des besoins du peuple. Ce plan sera mis au point par l'Etat socialiste sur la base d'une large consultation des Assemblées populaires. Tous les travailleurs seront invités à mener des discussions collectives autour de ce plan, avant qu'il n'entre en application.

LA CONSTRUCTION NAVALE

DANS UNE SOCIÉTÉ SOCIALISTE

Avec l'instauration de la dictature du prolétariat dans les chantiers navals, comme dans n'importe quelle autre branche, l'exploitation de l'homme par l'homme sera abolie.

Bien entendu les chantiers -tous- seront nationalisés et les capitalistes ne toucheront aucune indemnité.

Qui aura la direction dans les chantiers ? Les ouvriers, bien sûr. Ils éliront leur Assemblée populaire qui devra, sous leur contrôle, transformer la gestion de l'entreprise, prendre toutes sortes de mesures pour que les ouvriers puissent exercer leur direction dans tous les domaines. Les ingénieurs ne vivront plus dans les sanctuaires intouchables : ils devront effectuer des périodes comme simples travailleurs manuels, afin qu'ils ne continuent pas à être une caste à part, au-dessus des ouvriers.

Bien d'autres mesures peuvent être envisagées. Elles ne peuvent s'inventer aujourd'hui dans l'abstrait. Au moment voulu, les Assemblées populaires agiront en fonction des nombreuses propositions qu'avanteront les travailleurs. Sachons simplement que la transformation d'une entreprise capitaliste en une entreprise socialiste ne pourra se faire qu'à travers une lutte ardue. Il ne sera pas facile de se débarrasser des habitudes prises sous le capitalisme. Il faudra certainement en passer par un combat acharné contre les anciennes pratiques basées sur l'égoïsme et l'individualisme.

QUELLE PLACE AURA LA CONSTRUCTION NAVALE DANS L'ECONOMIE ?

Là encore, il ne sert à rien de faire des prévisions. Tout dépendra des conditions qui verront naître la société socialiste. Par exemple, il faut tenir compte d'éventuelles destructions liées à l'éclatement de la guerre mondiale à laquelle se préparent les U.S.A. et surtout l'URSS.

Nous l'avons vu, aujourd'hui, dans le cadre du système capitaliste mondial, l'industrie de la construction navale française est profondément dépendante du marché mondial et de son évolution. C'est pourquoi elle est incapable d'échapper à une crise qui est mondiale. C'est pourquoi aussi, les "solutions" de la gauche sont impuissantes à la sortir de la crise, puisque pour la "gauche", il ne s'agit pas de rompre avec le marché impérialiste mondial, mais au contraire d'y accroître (ce qui est parfaitement illusoire), la part des chantiers français.

Dans le cadre d'une économie socialiste, ce n'est plus le profit monopoliste qui règne en maître. Il ne s'agit plus de tout faire pour avoir une place au soleil sur le marché mondial. Il s'agit de satisfaire les besoins du peuple.

Dans le cadre d'une planification d'ensemble, seront définis les besoins de l'Etat socialiste en navires. Le socialisme s'accompagne de la volonté d'édifier une économie complète et indépendante. Mais cependant, cela ne signifie pas l'autarcie ou le repliement sur soi. Le commerce extérieur est nécessaire à l'édification d'une économie socialiste. Il permet, sur la base de l'égalité et des avantages réciproques, de pallier un manque temporaire de certains produits, et en même temps d'aider un certain nombre de pays à acquérir ce qui leur fait défaut dans tel ou tel domaine.

Bien entendu un tel commerce extérieur nécessite des bateaux pour assurer le transport des produits concernés. C'est pourquoi un Etat socialiste se doit d'avoir une flotte qui lui permette d'assurer, sans dépendre de quiconque, ses

échanges maritimes.

Il est logique aussi que cet Etat construise ses navires en comptant sur ses propres forces. C'est ce que fait aujourd'hui un état socialiste comme la Chine. Comme elle est encore un pays peu développé, la Chine a néanmoins encore besoin d'acheter des bateaux étrangers.

Mais diront certains, n'est-ce pas justement ce qui est proposé par les partis de "gauche" que vous critiquez tant ? Ne parlent-ils pas de la nécessité pour la France d'assurer par ses propres moyens 50 % de son trafic maritime ? Ne proposent-ils pas de faire construire par les chantiers français les bateaux destinés à la flotte française ?

Oui mais ils en parlent dans le cadre de la France capitaliste. Ils font de telles propositions pour permettre à des monopoles français de maintenir leur place sur le marché mondial. Cela n'a rien à voir avec la mise en oeuvre de justes mesures permettant d'assurer l'indépendance économique et politique d'un Etat socialiste.

De même, la proposition de Marchais de construire des bateaux pour le Tiers-Monde n'a rien à voir avec l'aide que pourrait apporter en ce domaine la France socialiste à certains pays du Tiers-Monde ; il ne s'agirait pas de leur vendre à tout prix des bateaux "pour donner du travail à nos chantiers", comme dit Marchais. En fonction de leur demande, il pourrait s'agir de les aider à mettre sur pied une flotte indépendante, tout en les aidant à développer leur propre industrie de construction navale, partie intégrante d'une économie indépendante.

Quant à savoir si les chantiers français, sous le socialisme, construiront des super-pétroliers ou tel autre type de navire ; s'il sera nécessaire de reconvertir le potentiel économique et technique des chantiers dans telle ou telle direction, la question ne peut que rester sans réponse aujourd'hui, car elle est prématurée.

L'Etat socialiste exportera-t-il des navires ? Ce n'est pas exclu. Mais ce ne sera pas pour réaliser des surprofits. Il faudra prendre en compte la souveraineté et les souhaits des pays acheteurs ; tenir compte du développement économique réciproque. Bref ce sera tout le contraire de l'impérialisme.

L'internationalisme prolétarien doit aussi guider les exportations. Il ne saurait être question de faire de la fourniture de navires à des pays étrangers un moyen de contrôler et de piller leur économie, au moyen de "prêts" assortis de toutes sortes de conditions comme cela se pratique aujourd'hui sous le règne des monopoles.

De toute façon, même ces exportations éventuelles devront répondre à un développement planifié. Il ne peut être question pour un Etat socialiste de se laisser emporter dans le tourbillon aveugle du marché capitaliste, livré à la concurrence la plus anarchique. C'est un moyen essentiel pour échapper aux crises économiques.

+ + +

+

POUR FAIRE LA REVOLUTION,

IL FAUT UN PARTI REVOLUTIONNAIRE

La tâche principale aujourd'hui pour les véritables communistes, pour les ouvriers d'avant-garde, c'est d'accumuler des forces en vue de la révolution. L'accomplissement de cette tâche c'est aujourd'hui le renforcement du parti qui combat pour la révolution prolétarienne de concert avec le prolétariat et les peuples du monde entier : le P.C.M.L.F.

La première des armes dont a besoin la classe ouvrière pour se libérer du capitalisme, c'est bien d'un véritable parti communiste. Comment, sinon s'orienter dans une situation internationale complexe ? Comment ne pas tomber dans les pièges tendus par la bourgeoisie, tel le piège du chauvinisme où la bourgeoisie de droite comme de gauche voudrait égarer la classe ouvrière de la Navale ?

Certes, on ne peut faire la révolution les mains nues, mais l'arme indispensable c'est le parti. Seul un parti communiste véritable peut conduire la classe ouvrière à la victoire. Seul, il peut par le travail quotidien de ses militants, par sa propagande, par sa presse, à travers les luttes de classe, en organisant les travailleurs pour la lutte "classe contre classe" combattre efficacement l'idéologie et le propagande bourgeoises déversées par la presse, la radio, la télé, rendre confiance à la classe ouvrière et reconstruire son unité.

Seul un parti peut porter les luttes des masses à un niveau supérieur et résoudre en temps opportun la question de l'armement du prolétariat et de l'insurrection armée. C'est le travail que le P."C."F. a abandonné et c'est ce que nous nous efforçons de faire

Ouvriers, travailleurs révolutionnaires de la Navale votre place est dans les rangs du parti communiste véritable qu'ont construit et continuent de construire depuis dix ans les marxistes-léninistes : le P.C.M.L.F.

+ + +
+

L'EXERCICE DE LA DICTATURE DU PROLETARIAT AU CHANTIER
NAVAL "ORIENT ROUGE" DE CHANGAI

Au cours de la Révolution culturelle, ce chantier naval fut l'objet d'une dure lutte entre les ouvriers et certains cadres et responsables qui s'étaient embourgeoisés.

"Dans notre chantier, raconte un ouvrier, les bureaux et les laboratoires étaient les plus touchés par la ligne révisionniste. En Août 1968, après la publication de la directive du président Mao : "La classe ouvrière doit exercer sa direction en tout", sept ouvriers de l'atelier de moulage-forgeage se constituèrent sous la direction du comité révolutionnaire, en un groupe d'enquête. Ils choisirent pour commencer leur travail, un laboratoire installé dans un grand bâtiment. Après deux jours et demi d'investigation minutieuse dans ce département de cent personnes, ils rédigèrent un rapport qui relevait entre autres les gaspillages relevant de l'installation d'appareils extrêmement coûteux et non indispensables et soulignaient notamment : "Pour avoir un laboratoire de "première classe", les responsables engagés dans la voie capitaliste sont allés jusqu'à dépenser de fortes sommes pour couvrir le sol de tout le bâtiment d'une moquette de haute laine. Les ouvriers venus des ateliers pour s'initier aux analyses chimiques n'ont pas le droit de manipuler les éprouvettes et doivent travailler comme garçons de laboratoire sous peine d'être renvoyés. Derrière le placard " Défense d'entrer aux personnes non concernées" , règne une dictature bourgeoise qui a transformé le laboratoire en une tour d'ivoire de l'aristocratie intellectuelle ".

Le comité révolutionnaire fit afficher le rapport sous forme de " Dazibao ". Bientôt, près de cent groupes d'enquêtes furent mis sur pied. Avec le concours des cadres et techniciens révolutionnaires des différents bureaux et départements techniques, ils critiquèrent les méthodes de gestion révisionnistes et affichèrent plusieurs dizaines de " Dazibaos " pour rendre publics les résultats de leur travail , ainsi que leurs propositions concernant la gestion de l'entreprise , la simplification de l'appareil administratif et la réforme de l'appareil de production. Le mouvement de masse pour l'enquête et la recherche a beaucoup contribué à accélérer la réforme de l'entreprise et à consolider la direction ouvrière dans le domaine de la production et de la technique.

Un nouveau système de gestion propre à mettre en valeur l'initiative créatrice des ouvriers fut instauré à la place de l'ancien système devenu entrave à la production. On perfectionna le contrôle des produits et la protection contre les accidents. Les cadres administratifs et les techniciens descendaient régulièrement dans les ateliers pour faire du travail manuel et se mettre à l'école des ouvriers. Des centaines d'innovations techniques ont pu être réalisées grâce aux efforts conjugués des ouvriers, des cadres et des techniciens unis au sein de nombreux groupes mis sur pied à cet effet.

Autrefois esclaves des projets dressés par les autres, les ouvriers prenaient maintenant part à leur élaboration , les plus expérimentés d'entre eux aidèrent les techniciens à mettre au point les dessins nécessaires à la construction du " An Yuan ".

LA POLOGNE : UN EXEMPLE DES RESULTATS DE LA RESTAURATION
DU CAPITALISME.

La Pologne, ruinée par la guerre, a mis sur pied une puissance maritime de premier plan puisqu'actuellement, elle se situe après le Japon pour la production de navires.

Dans les années d'après guerre, pendant une dizaines d'années, le peuple polonais, avec à sa tête la glorieuse classe ouvrière polonaise, a supporté toutes les privations pour faire de son pays un grand pays socialiste. Hélas, il ne suffit pas de conquérir le pouvoir, la classe ouvrière doit aussi exercer son contrôle en tout et imposer sa dictature. Il ne suffit pas que le pays soit dirigé par des gens issus de la classe ouvrière, il faut encore que ces gens et leurs activités puissent être contrôlés étroitement et à tous moments par l'ensemble des travailleurs.

Tel n'a pas été le cas en Pologne, où une bureaucratie issue de la classe ouvrière ou des anciennes classes exploiteuses, peu importe, s'est constituée et impose sa dictature. Dans le n° 111 de la revue polonaise en langue française "La Pologne" éditée à Varsovie (que l'on trouve au kiosque de la gare à Nantes), on trouve un article intitulé : "L'Onassis de Szczecin". Szczecin, c'est le plus grand centre de la construction navale polonaise avec Gdansk, Gdynia et Sopot. Quand à l'Onassis en question, il s'agit d'un nommé Malecki. Qu'on aille pas croire qu'il s'agisse d'un article contre un profiteur. Pas du tout. Pour cette revue officielle polonaise, la comparaison avec Onassis est élogieuse pour Malecki. Nous citons :

"Malecki... a transformé en quelques années cette entreprise naine (36 bateaux, 6 lignes régulières), végétant dans Szczecin, encombré de navires étrangers, en un armateur riche et dynamique, un partenaire digne des grands chantiers et des grands ports. On peut déjà voir le trident que représente la compagnie sur 100 bateaux qui ont à leur bord quelques 4 000 marins".

Au début, Malecki a acheté 22 vieux cargos américains et dès le début de sa gestion (1957) a imprimé à la compagnie qu'il contrôle une orientation internationale impérialiste, c'est à dire visant à conquérir les marchés le plus large possible en s'imposant par n'importe quels moyens de n'importe quel truaud maritime britannique, français ou autre, en particulier en Afrique.

Pour s'imposer sur le marché africain, Malecki s'est associé avec une compagnie Est-allemande, la VEB de Rostock. Dès 1961, 40 % des exportations de la compagnie polonaise étaient destinés à l'Afrique et 30 % des importations venaient de cette même région.

Actuellement, les navires de cette gigantesque compagnie de navigation sillonnent toutes les mers, mais ce n'est pas pour assurer des échanges légitimes qu'un pays qui se dit socialiste doit avoir. La valeur des frêts transportés dépasse de très loin les besoins polonais, c'est à dire que la Pologne, comme n'importe quel pays impérialiste met à profit la faiblesse des pays du Tiers-monde pour contrôler leur commerce et se procurer des ressources financières sur leur dos.

Mais il fallait à la Pologne un atout important pour s'imposer sur des marchés particulièrement convoités et déjà occupés par les vieil-

les puissances colonialistes. Il n'y a pas de miracle. C'est avec le sang et la sueur des travailleurs polonais que le gouvernement de Varsovie a gagné la possibilité de s'imposer. Le peuple polonais n'a gagné, lui, de cet apport considérable de devises qu'une surrexploitation accrue, toujours plus intense. En Pologne, comme dans tous les pays de l'Est européen, la loi du profit maximum est la seule que connaisse les dirigeants, la nouvelle bourgeoisie bureaucratique. Mais celle-ci trompe encore et est perçue aux yeux de beaucoup de travailleurs, l'héritière des dirigeants communistes de 1945, de ceux qui renversèrent la dictature militariste et féodale et libérèrent le pays de l'occupation nazi. Parce qu'il bénéficient encore d'un capital de confiance, les dirigeants de l'Etat polonais ont pu imposer des conditions de travail épouvantables, aux travailleurs de la navale en particulier. Malgré cela parce qu'ils étaient à bout de tant de misères et de souffrances, et pour avoir le droit seulement de manger, la masse des travailleurs de la navale et de toutes les entreprises sous-traitantes se sont révoltées l'hiver 70 - 71 et pour la première fois ont vit les dirigeants du POUP (Parti Ouvrier Unifié Polonais) et de l'Etat donner l'ordre de tirer sur les travailleurs, y compris d'ailleurs lorsqu'ils étaient membres de ce parti et solidaires de leurs frères de classe. Pourquoi ? Pour mettre fin à la grève générale avec occupation. Dans leurs revendications, les travailleurs de la navale polonaise réclamaient et demandaient :

- 1°) Le retour aux prix antérieurs (une hausse de 10 à 30 % des denrées alimentaires avait été annoncée) pratiqués avant le 10.12.70.
- 2°) Des élections immédiates et démocratiques aux instances syndicales ainsi que comme l'exige la majorité des membres du parti de la navale, dans le parti et aux jeunes au sein des Chantiers. Les travailleurs exigent que les dirigeants de la VOIVODE (du préfet) garantissent ce point.
- 3°) Le paiement des jours de grève.
- 4°) Les travailleurs exigent pour l'ensemble des grévistes la garantie de leur sécurité personnelle présente et à venir dans tout le Pays. (le seul fait d'être des Chantiers équivalait alors à un emprisonnement ou à être laissé sur le carreau par la milice, si un travailleur avait le malheur de s'aventurer hors de la boîte.)
- 5°) Les travailleurs exigent la venue sur place aux Chantiers de Szczecin de Gierek et Jaroszewicz (dirigeants du parti et de l'Etat) pour établir un lien permanent avec les ouvriers, c'est à dire avec le comité de grève.
- 6°) Les travailleurs exigent une information honnête et la rectification publique des mensonges perpétrés par la presse, la radio et la télévision.
- 7°) La rectification à propos des fausses nouvelles et des mensonges sera diffusée par les mêmes moyens que ces calomnies (ensemble des mass-média)
- 8°) Les travailleurs exigent des sanctions contre ceux qui ont répandu des fausses nouvelles quels qu'ils soient.
- 9°) Les travailleurs exigent la publication des revendications par la presse et la radio dans les plus courts délais.
- 10°) Les travailleurs exigent que les autorités régionales du parti, des syndicats et la direction de l'entreprise, garantissent à la commission ouvrière issue de la grève et émanant du comité de grève la possibilité de mener son activité jusqu'à satisfaction du point 2.

II°) La possibilité de mener leur activité pour les membres de la commission ouvrière comprend principalement :

- a) Garantie de la sécurité personnelle dans l'entreprise et dans la ville.
- b) Disposition exclusive du réseau radio et des hommes nécessaires à son entretien et à sa garde à l'intérieur de l'entreprise.
- c) Constitution d'une délégation des membres de la commission ouvrière veillant à l'exécution du point 2.

I2°) Les travailleurs exigent que la milice (la police) cesse de harceler, menacer et arrêter les travailleurs en grève, la grève n'étant pas un délit (la loi polonaise n'en parle pas, c'est plus simple).

Précisons bien que le résumé des points exigés par les travailleurs de la navale polonaise et des entreprises sous-traitantes faisait suite aux massacres par le gouvernement polonais de plusieurs centaines de travailleurs abattus par balles ou par obus. Ceux qui sont décédés en ambulance ou à l'hôpital n'ont la plupart du temps pas été identifiés. Les autres ont été mis dans des housses de plastiques et enterrés la nuit avec la présence maximum de 4 membres par famille.

Voilà comment la Pologne "socialiste" construit son socialisme et sa flotte marchande (précisons que la semaine légale est de 6 jours et que la plupart des travailleurs viennent le dimanche en heures supplémentaires) Le travail volontaire dans un authentique pays socialiste est la chose la plus normale qui soit. Mais le "socialisme" polonais n'en est pas un et c'est d'un travail payé qu'il s'agit pour que tout simplement les travailleurs bouclent leurs mois.

La grève de la navale de 1970-71 a fait chuter le gouvernement Gomulka. Gierk lui a succédé. Il a crié haro sur le bandit et Gomulka est devenu le responsable de tous les maux. Ainsi la pillule a réussi à passer pour un temps auprès de nombreux travailleurs.

A travers l'expérience polonaise, nous voyons, nous, les dangers de la "Gauche" au pouvoir, bien plus capable de "faire bosser" pour les beaux yeux de la haute finance et de l'Etat capitaliste que les partis politiques traditionnels, car ayant une emprise morale et un capital de confiance encore solides.

Mais qu'ils se méfient, car la Pologne est le premier pays d'Europe de l'Est à s'être redonné un nouveau parti communiste authentiquement marxiste-léniniste, lié aux masses, bien que dans la clandestinité la plus stricte.

x x x x

x x x

x x

v