

CHANTIERS NAVALS EN LUTTE

(suite de la page 1)

Mais tout indique aussi une volonté délibérée des directions syndicales de ne pas élargir ce mouvement, de le cantonner dans son secteur et finalement de le mener à une défaite démoralisante.

Ce n'est pas un hasard si, dans l'Humanité du 16 février, on lit ce titre en caractères énormes : « Victoire à Port-de-Bouc, le Provence reste aux Chantiers ». Victoire, rien que cela ! Avec une vue semblable des choses, on voudrait convaincre les ouvriers des F.C.M. qu'ils ne peuvent avoir satisfaction sur tout, qu'il faut savoir s'arrêter etc., (vous connaissez le refrain). Ce qui est appelé victoire, c'est le maintien de l'activité des chantiers de Port-de-Bouc pendant un mois ou deux. Ce qui est baptisé recul des pouvoirs publics, et donc succès des travailleurs, c'est le fait que le Conseil des ministres ait décidé de procéder, par une intervention du gouvernement, au regroupement des chantiers du Trait (près du Havre) de Port-de-Bouc et de La Ciotat. On veut faire prendre des vessies pour des lanternes : la victoire dont on demande aux ouvriers des F.C.M. de se contenter, c'est le prolongement de quelques mois de l'activité des chantiers. Est-ce que le problème de l'emploi sera résolu ainsi ? Absolument pas. On le reporte à plus tard : mais en attendant, on démobilitise les travailleurs. Chez Peugeot et Berliet on a pratiqué de manière similaire : la levée du lock-

out était une « victoire » mais cachait en réalité une capitulation que l'on préparait par la journée du 2 juin. Aucune victoire n'était possible si tout restait soigneusement limité à Sochaux. Et aujourd'hui, le fait de limiter le mouvement dans la construction navale aux seuls F.C.M. est en fin de compte un coup d'arrêt porté aux grèves et la suppression de toutes perspectives de victoire, si faibles soient-elles dans une lutte défensive.

Et les accords CGT-CFDT ?

Dans cette affaire on aura vu également le sens exact des accords CGT-C.F.D.T. Nous disions combien était faible le contenu de cet accord. Aujourd'hui il nous faut souligner le peu d'empressement des bureaucrates syndicaux à les traduire dans les faits. Signalons que la CGT avait proposé une action commune des trois centrales limitée à la construction navale : la réponse de F.O. et de la C.F.D.T. fut que des discussions dans ce domaine devaient se situer, non au seul niveau de la construction navale, mais à celui plus général de la métallurgie. Dans cette affaire, il faut bien convenir que la C.G.T. faisait une proposition en deçà, non seulement de la combativité réelle des salariés de la métallurgie, mais également de l'esprit (apparent) et de la lettre des accords C.G.T.-C.F.D.T.

Autre chose encore : nous avons fait remarquer que le contenu des accords

du 10 janvier n'était en réalité que le programme revendicatif traditionnel des deux centrales. Mais s'agit-il d'un accord qui restera figé indéfiniment, ou bien, au contraire, ne serait-il pas normal de le compléter, de le corriger, à la lumière des expériences faites par les salariés au cours des grèves ? Dans le cas qui nous intéresse le fait que le Conseil des ministres ait remarqué la « mauvaise gestion des F.C.M. » ; la faiblesse de l'Etat fort dans cette affaire ; le caractère énorme du déficit et des dettes ; le fait que ce sera l'argent des contribuables, (et donc des salaires) et non celui d'Onassis qui servira à relancer les F.C.M., est-ce que tout cela n'appelle pas la formulation d'une revendication de contrôle ouvrier qui ne figure pas dans les accords du 10 janvier ? Ceci n'est pas une vue de l'esprit : les cadres des F.C.M. et la C.F.D.T. ont proposé que les F.C.M. soient transformées en société mixte. Cela n'a pas grand sens, mais au fond sous sa forme confuse, cette revendication montre la nécessité de celle, plus précise et plus générale, de la nationalisation de certains secteurs de l'industrie en même temps que celle d'un contrôle ouvrier. Entre la société mixte, que réclament les cadres, et le contrôle ouvrier il y a de la marge : mais ce qui est aujourd'hui demandé par les cadres devraient précisément faire l'objet de la revendication correcte que nous formulons.

Pas de bavardage

Le problème est de savoir qui va proposer un tel mot d'ordre aux masses. Là encore revient la question de la direction du mouvement ouvrier. Nul doute qu'au travers des expériences successives qu'elle fait, la classe ouvrière finira par découvrir la faillite de ses vieilles directions. Mais l'histoire montre que cette prise de conscience est difficile. Aussi la tâche essentielle des révolutionnaires n'est-elle pas de discourir sur la nécessaire implantation dans les masses, mais d'être effectivement avec elles dans les luttes grévistes et de contribuer à ce que les salariés tirent toutes les leçons des échecs récents. Les cris « A la trahison », ne démontrent rien aux travailleurs et renforcent au contraire les appareils bureaucratiques. Il s'agit d'être les meilleurs militants dans les luttes, les meilleurs organisateurs. Il faut conquérir, même dans des secteurs limités, avec de faibles forces, une influence de masse, et revendiquer la direction, à tous les niveaux, des syndicats. Pour certains ce sera moins facile que de venir nous dénoncer eux-mêmes au Cercle Karl Marx, ou de « démontrer » que la C.F.D.T. n'est pas une centrale ouvrière parce... qu'elle « n'a pas appelé à voter Mitterrand » (sic), mais c'est sur le terrain des luttes que nous serons tous à l'épreuve.

Antoine VALLON

CETTE CRISE EST EUROPÉENNE

DANS tous les pays du Marché commun, la crise de la construction navale est devenue aiguë depuis quelques années. Elle montre que le « boom » européen, loin d'avoir été une conséquence de l'institution du Marché commun, a bien au contraire été une précondition qui a permis l'instauration de celui-ci. Depuis 1958, les difficultés de ce secteur s'accroissent.

La crise de la construction navale atteint la plupart des pays traditionnellement constructeurs, à l'exception des pays scandinaves et du Japon. La baisse très sensible de cette activité entraîne, dans le Marché commun, un chômage important et la fermeture de certains chantiers. Après avoir quadruplé de 1950 à 1958, la production, en chiffres absolus, a accusé depuis lors un recul de 35 %.

Par rapport à la production mondiale, la part de la Communauté économique européenne (C.E.E.) atteignait en 1954 son record d'après-guerre, 37 % (soit 4 % de moins que le record historique de 41 % atteint en 1922), pour diminuer ensuite progressivement : 34 % en 1958 ; 28 % en 1962 ; 20 % en 1964 ; le Royaume-Uni tombait, durant le même temps, de 27 % de la production mondiale à 10 % de celle-ci ; les Etats-Unis de 9 à 3 % ; les pays scandinaves, par contre, autres gros producteurs, maintenaient leur part dans la production, tandis que le colosse japonais grimpaient de 8 % en 1954 à 40 % en 1964, et à 43,5 % en 1965.

Pour comprendre ces bouleversements de grande ampleur, il faut se tourner vers le problème des prix. La valeur d'un navire est déterminée comme pour toute marchandise par la quantité de travail socialement nécessaire qui est incorporée dans le navire. Mais le prix du navire peut osciller fortement — et c'est le cas ici — autour de la valeur. Dans cette branche où la production oscille en fonction d'une conjoncture très capricieuse, les chocs violents qui mettent aux prises les différents producteurs s'accompagnent de chutes brusques de la production. Le prix des navires dépend dans une très large mesure de la demande.

En 1945, les flottes de la marine marchande devaient être complétées, d'importantes destructions ayant eu lieu. En Europe, et spécialement en République fédérale allemande, ces flottes se reconstituèrent plus rapidement que dans le reste du monde.

Ce n'est pas le seul facteur qui a contribué à éponger la demande. Celle-ci dépend non seulement de l'accroissement des flottes, mais aussi de la demande de remplacement des navires plus vétustes : de ce point de vue également, le renouvellement de la flotte des pays d'Europe occidentale s'est fait à une moyenne élevée. Aujourd'hui, la moyenne d'âge des navires européens est plus petite que la moyenne mondiale. Seule la flotte italienne y fait exception. Mais, à son tour, la moyenne d'âge européenne se répercute sur la nouvelle demande de remplacement, qui par là même s'est rétrécie,

et compris dans certains pays extra-européens : les navires remplacés, loin d'être jetés à la ferraille, ont été revendus à des pays tiers, avec des pavillons de complaisance (panaméen, libérien).

Une crise internationale

Le point de déséquilibre a été atteint lors de la « crise de Suez » en 1956. La demande de navires est en effet liée à l'évolution du trafic maritime et des distances parcourues. Quand les capacités de transport augmentent, influencées par l'accroissement des vitesses, les améliorations techniques, etc., le tonnage global de la flotte mondiale ne doit plus s'accroître.

Dans les conditions du capitalisme, les armateurs et les compagnies développent leurs flottes par à-coups. Les fluctuations sont de grande violence. Les périodes d'expansion (boom de Corée et crise de Suez) démontrent de vrais manques de navires. Quand ils se manifestent, les frets et les profits montent en flèche. Ainsi, quand le canal de Suez a été nationalisé, les frets — et les prix des navires — ainsi que la demande, reçurent une nouvelle impulsion.

A la réouverture du canal, les taux de fret retombèrent au-dessous du niveau de 1947. Néanmoins, la demande mondiale se maintint à un haut niveau : les armateurs de la C.E.E. modernisaient leurs flottes, l'Inde, l'Indonésie, Israël, d'autres pays constituaient les leurs, et les Etats ouvriers, principalement l'Union soviétique, la Yougoslavie et la Pologne développaient rapidement leurs moyens de transport, au fur et à mesure de l'accroissement de leurs échanges et de leur intégration dans la division internationale du travail.

Depuis 1963, la crise de l'agriculture soviétique, causant des commandes importantes de blé, a eu pour effet de relever partiellement le taux des frets.

Les conditions d'un déséquilibre grave entre les capacités de production européennes et la demande mondiale s'accumulent. C'est ici qu'intervient la concurrence étrangère.

Un marchand de bonneterie se décidera plus difficilement à acheter à un producteur étranger qu'un armateur de navires. Le marché de navires est un « marché ouvert ». Dans la construction navale, ce qui est donc décisif, n'est pas la valeur française, allemande ou italienne, déterminée par le travail socialement nécessaire en France, en Allemagne, en Italie, mais c'est la valeur telle qu'elle est établie à l'échelle mondiale par les gros producteurs, en l'occurrence la Scandinavie et le Japon.

De par l'anarchie du système capitaliste, une partie du travail de l'ouvrier français sera, pour l'armateur grec qui a besoin d'un nouveau navire, du travail gaspillé.

La construction navale européenne porte la lanterne rouge du wagon de queue. Pourquoi ?

Les chantiers navals suédois sont beaucoup plus modernes que les chantiers de la C.E.E. Une haute productivité y détermine, malgré les salaires élevés, des coûts de production non seulement inférieurs d'un tiers à ceux de la Communauté, mais aussi à ceux du Japon.

Dans ce dernier pays, les chantiers navals jouissent d'une haute rentabilité grâce au fait que le travail y est continu : ils bénéficient, d'autre part, d'une aide gouvernementale importante.

Pour faire face à cette concurrence, les organismes du grand capital ont pris un certain nombre de mesures.

En Italie et en France, ils se sont fait octroyer des subventions par leurs commis au gouvernement. Par la loi Defferre, les pouvoirs publics compensent la différence entre les prix français et les prix mondiaux. Cette loi, modifiée en 1962, prévoit que cette aide doit servir à aider la centralisation des capitaux et la reconversion des entreprises.

L'aide représente 14 % de la valeur des contrats des chantiers italiens, 16 % en France, depuis leur réduction, qui s'est faite, suite à la demande de la commission de la C.E.E., qui trouvait l'ancienne proportion (25 % en 1962) exagérée.

En Allemagne (le premier producteur de la C.E.E.), les constructeurs bénéficient de primes à l'exportation.

Dans tous les pays de la C.E.E., d'importantes exemptions fiscales constituent un appréciable subside indirect. Dans la plupart des cas, l'aide mentionnée n'a pas servi à la modernisation, mais essentiellement à la lutte contre la concurrence.

Tout ceci montre que le capitalisme moderne, malgré ses « plans » et sa « programmation », malgré l'intervention étatique, n'a pas supprimé les crises, il n'a réussi qu'à les amortir en récessions, mais sans pouvoir éviter des crises chroniques partielles (s'étendant sur une longue période). Malgré l'absence de crises graves, le phénomène de surproduction reste inhérent à l'économie capitaliste, et prend simplement une nouvelle expression.

La crise de la construction navale place les capitalistes, mais aussi les travailleurs et leurs organisations, devant des choix cruciaux.

La C.G.T., F.O. et la C.F.D.T. ont essayé de donner leur réponse. La Commission du Marché commun a, de son côté, élaboré ses propositions. En attendant, les réductions d'horaires, les suppressions d'emplois, les licenciements, les mises à la retraite anticipées se succèdent. Les travailleurs, menacés dans leur emploi, descendent dans la rue.

Parmi les différentes propositions, que trouve-t-on ?

Côté capital : après avoir refusé de voir la crise, les constructeurs français, depuis 1962, ont développé leurs « solutions » : plus de 11 000 travailleurs ont

été licenciés ces dernières années ; le Ve Plan prévoit de vingt à dix mille licenciements pour les prochaines. La rationalisation, la modernisation des entreprises s'accompagne du déclasserement des travailleurs des entreprises fermées, comme les ouvriers des Chantiers et Ateliers de Provence à Port-de-Bouc, un déclasserement qui est, sans doute par dérision, appelé « reclassement ».

Le patronat rejette la responsabilité des licenciements sur le gouvernement, dont il réclame des subsides plus importants.

La Commission de la C.E.E., quant à elle, a préconisé l'adoption d'une politique générale et uniforme de subventions pour tout le Marché commun, à la charge des Etats membres, qui s'élèveraient à 10 % environ du prix des navires construits.

Une stratégie ouvrière européenne

Le but est d'assurer une modernisation pour augmenter la capacité concurrentielle.

Devant ces propositions, les syndicats C.G.T., F.O. et C.F.D.T. ont exigé qu'elles n'aient pas de conséquences négatives sur l'emploi.

A Port-de-Bouc comme au Havre, les maires, du P.C.F., les députés Rieubon et Cance, insistent essentiellement sur la nécessité de maintenir l'emploi au niveau actuel.

Mais il faut aller plus loin, et poser le problème dans son ensemble.

En général, dans les régions où sont localisés les chantiers navals français, ils constituent l'activité économique dominante : c'est le cas de Nantes, de Saint-Nazaire, de la Ciotat, etc.

La diminution de l'emploi exige donc comme réponse une solution d'ensemble, d'une part au problème du développement économique régional, et d'autre part une stratégie à l'échelle européenne des luttes ouvrières. Un plan d'ensemble devrait comprendre : 1° Réduction du temps de travail avec maintien du niveau de l'emploi et des salaires, aussi longtemps qu'il n'y a pas de reconversion réelle ; 2° Reconversion avec le maintien absolu du niveau de qualification ; 3° Développement de l'unité syndicale des grandes centrales au niveau européen, opposant ses solutions à celles du capital ; 4° Contrôle ouvrier sur les entreprises, dans le cadre d'une lutte pour la nationalisation du secteur ; 5° Lutte étendue aux travailleurs des régions non atteintes par la crise, où les actions grévistes ne risquent pas d'être inefficaces en cas d'absence de commandes.

Mais nous touchons ici à un autre sujet : la lourde responsabilité des organisations ouvrières traditionnelles, qui ne mobilisent pas leurs adhérents au moment où les carnets de commandes sont pleins.

Fernand CHARLIER.