

Le 25 janvier 1950, l'agitation doit toucher les dockers, mais aussi les entreprises fabriquant du matériel de guerre et la S.N.C.F. En fait, des débrayages ont lieu dans quelques bastions du parti communiste français ; comme Renault-Billancourt, dans les banlieues « rouges », dans quelques villes de province (Lyon, Le Havre, Toulouse, Marseille). Les cheminots ne se mobilisent pas. L'échec de cette journée revêt une certaine ampleur, car le mouvement qui allait croissant jusque-là marque très nettement le pas à partir de février.

Le 9 février 1950, l'appel à la grève dans les arsenaux, et les établissements militaires est très peu suivi. *L'Humanité* n'en parle pratiquement pas d'ailleurs. Les chiffres donnés par *Le Monde* sont assez significatifs :

- à Cherbourg, 250 ouvriers manifestent ;
- à Brest, quelques débrayages ont lieu ;
- à Toulon, la grève est suivie par 7 % du personnel.

Le mouvement se poursuit alors de façon sporadique chez les dockers. Bientôt le dockers marseillais continuent seuls à lutter. La solidarité financière s'organise à l'échelon national. Ils luttent alors essentiellement contre la volonté du gouvernement de supprimer la carte professionnelle qui leur accorde le droit de propriété à l'embauche et un salaire de garantie en cas de non travail.

Mais, c'est au moment où l'action des dockers connaît un certain fléchissement que la presse accorde une importance beaucoup plus grande à l'agitation dans les ports. Deux événements contribuent en effet à tendre le climat social et politique :

- le 1^{er} février 1950, l'Union soviétique, après la Chine, reconnaît la R.D.V.N. ;

- des grèves pour des augmentations de salaires (3.000 F pour tous) éclatent dans les grands secteurs de la production à partir de la mi-février.

De nombreux quotidiens interprètent la reconnaissance de la R.D.V.N. comme une escalade de la guerre froide, et par conséquent, ils prévoient un renforcement de l'action des dockers. Il est intéressant à cette occasion de citer quelques phrases de *Paris-Presse* du 2 et du 3 février 1950 :

« Tout semble indiquer que la reconnaissance d'Ho Chi Minh par l'Union soviétique sera le signal d'une campagne visant à couper les lignes de ravitaillement vers l'Indochine et destinée à avoir le plus grand retentissement sur la politique intérieure de la France et le mouvement syndicaliste français » (2 février)... « Il est à craindre que les communistes redoublent d'efforts afin d'empêcher l'envoi des troupes et de matériel français en Indochine, de contrarier l'arrivée en France des premiers bâtiments apportant des Etats-Unis les armements prévus par les accords du Pacte Atlantique. Ces deux objectifs qui répondent à la politique de Moscou résument les consignes données au parti communiste français (3 février). »

La plupart des quotidiens accusent les communistes guidés

par le Kominform de vouloir se servir des revendications professionnelles et politiques pour paralyser l'Etat, pour créer une vaste agitation et l'orienter dans « un sens insurrectionnel » ; « Qu'importe les millions de salaires perdus pourvu que l'on puisse présenter aux maîtres du Kominform un tableau de désordre satisfaisant » (*Le Monde*, 1^{er} mars).

Face à l'agitation sociale et politique, toute la presse se montre favorable à une politique plus ferme : « le gouvernement doit faire respecter la liberté de travail, doit sanctionner les délits ; ce ne sont pas des faits de grève, mais des atteintes à la souveraineté nationale ». (*Le Monde*, 27 janvier 1950.) Le gouvernement s'émue des « Manœuvres communistes destinées à paralyser la livraison d'armes » et souligne « l'importance et la nocivité de l'action entreprise par les dockers et les marins cégétistes ». Il prend les premières mesures le 17 février 1950 : il se déclare prêt à remplacer les dockers défaillants par la troupe ; il rappelle aux ouvriers des arsenaux qu'ils seront licenciés sans indemnité s'ils refusent les tâches qui leur sont ordonnées.

Enfin, la loi du 8 mars punit de réclusion celui qui se sera rendu coupable :

- de malfaçon volontaire dans la fabrication du matériel de guerre ;

- de détérioration ou de destruction volontaires de matériel ou de fournitures destinés à la défense nationale ;

- d'entrave violente à la circulation de ce matériel ;

- de participation en connaissance de cause à une entreprise de démolition de l'armée ayant pour objet de nuire à la défense nationale.

Est également puni de réclusion la préparation d'une action ayant pour résultat les crimes prévus ci-dessus. Le vote de cette loi le 8 mars 1950 qui suscite à l'Assemblée des incidents violents met fin réellement à toute agitation significative dans les ports.

Si l'on essaye de tirer un bilan de cette campagne, on peut faire une première constatation. Le mouvement contre la guerre d'Indochine est resté localisé aux grands ports, aux dockers. Malgré les appels au renforcement du mouvement, à son extension aux cheminots, aux travailleurs fabriquant du matériel de guerre, aux soldats et aux marins, dans ces secteurs, l'action est restée très faible.

Les entreprises qui ont débrayé, fait des motions de solidarité, ont été finalement assez peu nombreuses ; elles se localisent dans les bastions du parti communiste français (exemple Nanterre, Renault Billancourt, Saint-Denis, Gennevilliers, Colombes) ce qui tend à prouver que les travailleurs peu influencés par le parti communiste français ne se sont pas mobilisés.

Le parti communiste français a essayé de sensibiliser les recrues au problème de la guerre. De nombreuses lettres de soldats décrivant dans *L'Humanité* l'horreur de la guerre, sont publiées régulièrement. Le parti communiste français a organisé une journée d'action des rapatriés le 16 décembre 1949 qui s'est soldée par une conférence et une délégation auprès du Président du Conseil.