



L'emploi c'est pas du luxe

● Certains, à gauche ou à l'extrême-gauche, semblent embarrassés de défendre la grève active entreprise par les marins du « France ». Comment, s'étonne un de nos correspondants, vous défendez ce « gouffre financier, ce gouffre à carburant, ce centre flottant de loisirs et de plaisirs pour riches oisifs, et même pour une certaine partie du personnel qui s'y amuse bien » ? Nous défendons d'abord — et dans la conjoncture actuelle, c'est essentiel, — l'emploi de 3 000 tra-

vailleurs : de la même façon que nous défendons l'emploi des travailleurs de Lip, sans chercher à savoir s'ils fabriquaient des montres « bourgeoises » ou « prolétariennes ». De surcroît, l'exemple du « France », justement parce qu'il s'agit d'un paquebot de luxe, permet d'aborder deux problèmes que les socialistes ne peuvent se permettre d'ignorer :

— celui de l'ensemble de la Marine marchande d'une part (voir encadré), et de l'industrie du tourisme et des loisirs d'autre part ;

— mais aussi celui de la reconversion de certains secteurs capitalistes : le problème qui est aujourd'hui celui du « France » se posera demain pour « Concorde » ou pour d'autres industries, si Giscard cherche à se défaire de certains instruments de la « grandeur » gaullienne, coûteux économiquement ou politiquement. La gauche ne peut pas laisser le capitalisme faire assumer aux travailleurs les frais de ses reconversions : elle doit aussi proposer d'autres méthodes de reconversion que celle du licenciement arbitraire.

Voilà quelques questions qui peuvent être évoquées à partir de la grève du « France » et de l'interview ci-dessous, recueillie le 17 septembre par notre correspondant au Havre, avec Roger DESCHAMPS, président du Syndicat National des Marins C.F.D.T., et Gilbert BREDEL, ancien marin du « France », permanent C.F.D.T. de la Marine marchande.



T.S. : Roger DESCHAMPS, tu as participé à partir de Southampton, à l'occupation du « France » et, entre autre, à l'arrêt du « France » dans le chenal du Havre. Comment cela s'est-il passé, et comment cela s'est-il décidé ? Comment s'est exactement passée l'opération ?

R.D. : Dès que je suis arrivé à Southampton, j'ai pris contact avec nos collègues de la C.G.T., pour voir avec eux quelles étaient leurs inten-

tions en matière d'action à bord du « France ». Nous avons décidé de réunir chacun de notre côté nos organisations syndicales et de nous rencontrer l'après-midi, à 16 h, afin de mettre au point les dernières modalités sur l'action que nous envisagions nous à ce moment-là. Dès 16 h, effectivement, nos sections nous ont annoncé aussi bien à la C.G.T., qu'à moi-même qu'elles avaient décidé de « mouiller la pioche » dans le chenal du Havre. Nous avons alors pris nos dispositions pour que l'opération puisse réussir et à mettre dans le coup un certain nombre de gens

pas trop bavards car nous voulions avoir le secret le plus absolu. Et ce n'est qu'à partir de 20 h que nous avons mis en place tout notre dispositif.

T.S. : Comment s'est exactement passée l'opération ?

R.D. : Nous avons prévu le coup pour 9 h, c'est-à-dire au moment où devait embarquer le pilote. Quelques minutes avant, nous avons donc réuni nos gens pour la C.F.D.T. entre les 2 cheminées au pont sundeck, et à 9 heures précises, dès que le signal a été donné, les gens du « France » sont rentrés à la passerelle, pendant qu'une autre partie prenait possession de la machine de façon à ce que toutes les chances soient de notre côté. Une négociation s'est immédiatement engagée entre les représentants du comité de coordination qui avait été créé quelques temps avant et le Commandant pour qu'il fasse mouiller le bateau entre les bouées 9 et 10. Bien entendu, le Commandant s'y est refusé et toute une discussion s'est engagée. Voyant qu'il ne pourrait pas faire autrement, le Commandant a demandé aux manifestants, aux gens qui étaient sur la passerelle de bien vouloir lui permettre de mouiller simplement le navire dans un endroit où la sécurité serait assurée. Cela lui a été accordé et dès ce moment, les officiers ont fait leur travail régulier pour préparer le mouillage dans les normes et les règles de sécurité voulues. Etant donné que nous avons gagné la partie, nous ne sommes plus intervenus.

T.S. : Depuis les passagers ont été débarqués et les marins sont restés seuls à bord ; quand nous sommes allés porter BREDEL à bord jeudi dernier, on pouvait passer librement et maintenant, c'est le blocus total. Comment cela se passe-t-il ? Est-ce que le ravitaillement est possible, y compris pour la nourriture ?

R.D. : En ce qui concerne le blocus, effectivement, il existe. Nous avons maintenant un laissez-passer. Les permanents ont toujours l'autorisation de monter à bord : je dois dire que je me suis rendu moi-même hier, c'est-à-dire lundi midi, à bord du navire, et je n'ai pas eu de difficultés à proprement parler. J'ai pris la navette du Parefond qui est une des seules vedettes avec celle de la « Transat » habilitée à faire le voyage entre le « France » et le port. Il suffit simplement de donner son nom lorsque l'on embarque et l'officier de pont vous donne le feu vert. Il est bien

entendu que nous ne sommes pas d'accord car seuls pour le moment, les gens munis d'un laissez-passer sont autorisés à bord. Mais pour nous, il n'y a pas de difficultés majeures.

G.B. : Cependant, il faut savoir que c'est le pouvoir qui a choisi ceux qui devaient aller à bord. Nos camarades de l'Union Locale, Départementale, ou même confédéraux qui viennent pour donner une directive nationale à la lutte n'ont pas libre accès pour rencontrer les camarades du « France ». Seuls les permanents professionnels de la C.F.D.T. et delà C.G.T. ont l'autorisation, et nous contestons formellement cette attitude. Quant aux hommes politiques, ceux qui ont un mandat de la nation, tel le maire du Havre et les députés de la région, nous trouvons absolument anormal qu'ils soient bloqués à terre et qu'ils ne puissent pas rendre visite à leurs concitoyens. Il en est de même pour la presse qui n'a plus la liberté de faire son métier et d'informer ses lecteurs et auditeurs.

T.S. : Au Havre, il existe un Comité de Défense qui travaille effectivement depuis début juillet pour défendre l'emploi au niveau régional et plus particulièrement au niveau de la marine marchande dans son ensemble. Ce comité a essayé d'aller sur le « France » dimanche dernier avec son président, le député-maire André Duromea (P.C.F.) ; il n'a pu y parvenir. Il a pu simplement appeler les marins à 100 m. Comment les marins du France ont réagit en voyant le Comité et en connaissant les difficultés rencontrées ? On aimerait savoir ce qu'attendent exactement les marins du Comité de Défense et le rôle qu'ils comptent lui faire jouer à terre ?

G.B. : Le Comité de Défense, aux yeux des marins, a pour tâche essentielle de sensibiliser la population, d'étendre le conflit à des secteurs qui n'ont pas l'habitude d'être dans l'action syndicale quotidienne. Le but du CD., en fait, est de compléter l'action syndicale et de toucher tous les groupes sociaux, professionnels qui sont attachés au problème du « France » pour des raisons économiques. Les gens du « France » ont été absolument scandalisés d'apprendre qu'un parlementaire s'était vu refuser la liberté de circuler sur le territoire national quand le port autonome du Havre a décidé de défendre aux vedettes de quitter le port du Havre. Ça équivaut aux mesures les plus fascistes que l'on connaît en Espagne, au

Chili... Il faut souligner ce fait, sans précédent dans l'histoire de la marine marchande, puisque tous les touristes français ou étrangers pouvaient librement sortir du port ; il n'y a que pour le député que c'était interdit. Je voudrais aussi ajouter pour « TS » qu'au sujet du problème du « France », il y a bien eu un problème de l'emploi. C'est en gros 3 000 licenciements entre ceux qui sont à bord et ceux qui sont à terre.

Le combat est en fait beaucoup plus vaste : c'est un plan de 3 780 licenciements prévus d'ici 1980 par la Cie Gle Maritime et c'est 34 % des emplois perdus depuis 1962. Plus loin, c'est le problème de l'emploi de tous les travailleurs qui est touché à travers ce problème du « France ».

T.S. : Hier lundi, une manifestation au Havre a réuni 3 000 personnes. On y a cité beaucoup de chiffres, notamment pour ce qui est des cargos. En 1960, il y avait quelques 760 cargos, alors que maintenant il n'y en a plus que 450. Quels sont alors les chiffres exacts ?

G.B. : Les chiffres exacts que M. Durafour aurait pu citer à la télévision, s'il avait eu un souci d'objectivité, c'est qu'il manque 75 bateaux pour boucler le 6ème plan qui se terminera fin 75. Tout le monde sait bien qu'on ne trouve pas 75 bateaux en 1 an. Autrement dit, les propres engagements des responsables politiques n'ont pas été respectés. La marine marchande est en train de sombrer et c'est bien aussi dans ce combat-là que nous nous situons.

T.S. : La grève de la Marine Marchande va durer 48 h. Est-ce qu'il y aura un prolongement à cette grève générale de la Marine Marchande ? Certains ateliers de la réparation navale, tels que la COGER au Havre (Transat) sont, aussi en grève aujourd'hui. Est-ce que cette grève pourra continuer ? Combien de temps également le « France » va-t-il rester dans le chenal du Havre.

G.B. : Les gars sont décidés à ne plus bouger du chenal ça c'est clair. Ils ont dit qu'ils iraient jusqu'au bout. Ils sont dans un grand voyage auquel aboutit l'ouverture de leurs dossiers. En ce qui concerne l'extension de la lutte, les camarades des compagnies de navigation sédentaires qui sont partie prenante dans notre Fédération générale des gens de mer ont décidé des mouvements de grève. Je crois que dans d'autres secteurs, des mouvements sont prévus, pas seulement en Seine-Maritime. Titan-Coder, l'auxi-

liarats des maîtres, etc.. c'est le problème de l'emploi : nous comptons faire du « France » un grand tremplin pour qu'une fois pour toutes, le droit au travail soit reconnu et ne soit pas bafoué de façon féodale comme il l'est actuellement.

T. S. : Hier soir au Havre, on a vu arriver en manifestation les marins de Dieppe. On a vu également une délégation de Renault-Cléon, une de Râteau (La Courneuve), de Notre-Dame de Gravenchon (complexe pétrochimique), des paysans du Sud-Ouest, etc.. Quelles interprétations donnes-tu à cela ?

G.B. : Contrairement aux déclarations de Chirac et Durafour, les gens ont compris que les problèmes du « France », de la marine marchande, les concernaient au niveau de l'emploi. Il faut savoir que les gens de Dieppe sont particulièrement touchés. Le trafic transmanche, qui devrait être un service public, n'est absolument pas assuré par le pavillon français : au Havre, par exemple, sur huit ferries, un seul est français. Alors, c'est bien le problème de l'emploi qui se manifeste à travers ces délégations venues de tous les coins de France» Nous espérons d'ailleurs voir d'autres meetings, d'autres grèves qui élargiront cette solidarité commencée. La somme de télégrammes (dont un des syndicats de LIP) qui arrivent nous montre que les travailleurs sont sensibilisés et qu'ils sont bien décidés cette fois-ci, à bien prendre le dossier de l'emploi à bras-le-corps pour le régler une fois pour toutes, même si ça déplaît au pouvoir en place.

T.S. : Et le moral à bord ? Comment fonctionne la vie à bord ? Un « gouvernement » a été créé. Comment marche-t-il ?

R.D. : Le moral à bord va crescendo, la vie y est maintenant bien réglée. Les gens font leur auto-discipline eux-mêmes. On assiste à un calme qui surprend vraiment. Les gars sont fermement décidés à continuer la lutte calmement mais résolument. Un comité de coordination a été créé, ce que quelques-uns appellent le « Conseil des Ministres ». C'est une boutade. Il y a 2 responsables (un C.G.T., un C.F.D.T.), il y a d'autre part, des commissions : commission sociale, commission à l'information, commission des finances, commission de la nourriture. Tous les postes importants, indispensables à la vie du bord, ont été créés. Le personnel, sous la direction du Comité de Coordination, continue à assurer ses tâches. Le navire est bien régi : il n'y a aucune bavure. Les locaux passagers ont

« France » : le sens d'un combat

● Avec une trentaine d'organisations, la section P.S.U. du Havre s'est lancée dans une bataille dont l'enjeu est en ce moment le maintien du paquebot « France » jusqu'à son remplacement par des navires de croisières mieux adaptés. Si nous soulignons, c'est pour exprimer clairement et avec force que nous ne nous battons pas pour que se perpétue un déficit, ni pour des raisons de prestige, ni pour permettre aux privilégiés d'une société de profit de mener joyeuse vie sur les océans. Nous luttons exclusivement pour la sauvegarde de l'emploi des marins et autres travailleurs menacés par la disparition brutale du paquebot sans qu'aucune solution de remplacement n'ait été mise en place. (...) Si l'on peut imaginer une société socialiste devant un tel problème, on imagine également qu'un système socialiste autogestionnaire l'aborderait différemment, car il appartiendrait alors aux intéressés de décider collectivement. La question « qui décide ? » se poserait alors au niveau du travail et au niveau des loisirs. Il s'agirait de choisir l'outil de travail adapté et en même temps de répondre aux besoins de loisirs de tous : pourquoi les travailleurs n'auraient-ils pas droit aux croisières ?

(...) Aujourd'hui, c'est d'abord la détermination des travailleurs et de la population havraise qui doit faire échec à la suppression de 3 000 emplois. C'est pourquoi la section P.S.U. du Havre appelle à la vigilance, elle appelle la population à apporter son appui total à l'action des marins et de leurs organisations syndicales et son soutien actif au Comité de Défense du Paquebot « France ».

La section P.S.U. du Havre ■

Le « gouvernement » du France

● Les marins ont choisi pour « premier ministre » Marcel Paulin, ancien du commando Kierfer, qui, le 11 septembre au soir, monta à la passerelle de commandement pour intimer l'ordre au commandant du navire de mouiller l'ancre. Déjà responsable du comité de coordination du bord, M. Raulin, qui à bord du « France » exerçait jusqu'à présent les fonctions de garçon de cabine, s'est entouré de six « ministres » chargés respectivement de l'information—un journal, « le (la) France en rade » est imprimé quotidiennement à bord—de l'intendance, des loisirs, des cas sociaux et médicaux et du budget.

Tous les matins, à 9 h 30, se tient un « conseil des ministres » au cours duquel sont traités les problèmes se posant à l'équipage. Celui-ci est consulté chaque fois qu'une décision importante doit être prise. Les marins sont alors convoqués grâce à la radio intérieure, dans la salle du théâtre, lieu choisi pour les assemblées générales du fait de sa grande capacité.

A bord ne se trouvent, que des volontaires, les marins manifestant le désir de débarquer pouvant le faire sans difficultés. C'est ainsi que, jusqu'à présent, une quinzaine de personnes ont quitté le navire.

Ce sont donc actuellement 984 personnes qui demeurent sur le navire, parmi lesquelles environ 25 femmes : infirmières, femmes de chambre, nurses et quelques concessionnaires de boutiques.

même été isolés, excepté le bureau de renseignements qui sert de P.C. au Comité de Coordination.

T.S. : Les marins du « France » tirent leur journal qui sort tous les jours à bord...

G.B. : Ils ont dû organiser leurs loisirs à bord. Il y a des concours sportifs, des concours de pêche, quatre séances de cinéma par jour et ils ont sorti un journal qui s'appelle Le (la) France en rade. Il relate tous les faits qui se sont déroulés la journée précédente. Toutes les informations écrites, ou parlées, les problèmes qui se posent, à bord, figurent dans le journal grâce au « ministère de l'information ». Comme ils disent, le ministère qui existe à bord est beaucoup plus sérieux que celui qui sévit à terre.

T.S. : Alors, le « France », ce n'est qu'un début, la lutte continue ?

G.B. : Ah ! « France », ce n'est qu'un début de la grande lutte « Marine Marchande ». Il y a très longtemps que les marins disent : quand est-ce que vous allez vous attaquer à ce problème de l'emploi, qui voit laisser partir nos bateaux sous pavillons de complaisance. Il faut savoir qu'actuellement sur 100 tonnes de marchandises exportées de nos ports, 60 % le sont par des navires étrangers et 40 % par des navires français. La France, 5ème puissance mondiale industrielle, n'est qu'au 2ème rang en ce qui concerne la flotte de commerce. Cette situation s'aggrave d'année en année. A travers le « France », c'est la lutte pour l'emploi dans la Marine Marchande, pour avoir une Marine marchande plus solide. L'importance de la Marine marchande ? Si le Chili avait eu des caboteurs le long de ses côtes, la grève des camionneurs aurait été moins grave. Si, en France, nous n'avons pas une flotte marchande à la mesure de nos besoins et qu'il y ait un gouvernement de gauche qui prenne le pouvoir, nous aurions de graves difficultés (en outre pour être maîtres de nos moyens d'importation et d'exportation). Il faut donc que nous, syndicalistes, militants de gauche, nous battons pour le problème de l'emploi, mais également pour avoir une flotte marchande en rapport avec nos besoins économiques.

T.S. : La France exporte surtout sous pavillon de complaisance,

ou sous affrettement de navires étrangers. Or, ça doit coûter une fortune en devises, au moment où la balance commerciale de la France est en difficultés ?

G.B. : Lorsque Chirac, Durafour, Cavaille (1), annonce que le « France » coûte cher aux contribuables, il faut tout dire sur les coûts dans la Marine Marchande. Actuellement les pavillons de complaisance, le manque de moyen pour effectuer le trafic maritime coûtent à l'économie française entre 2.5 à 3 milliards de francs actuels : c'est autre chose que le déficit « gonflé » du « France ». Quand on parle du déficit du « France », il faudrait peut-être parler du coût de la force atomique et nos fameux sous-marins, dont le « Redoutable » déjà « sur le flanc »... Comparer le « déficit » du « France » avec le coût de 2 hôpitaux, cela me paraît extrêmement grave. Je

préfère comparer le coût d'une bombe atomique française avec le coût d'un hôpital, car la bombe atomique, elle, peut remplir les hôpitaux après son explosion. Le « France » lui, est non-violent...

(1) Secrétaire d'Etat aux Transports (NDLA)

ce que pèse la marine marchande

- Il n'est pas besoin de grands discours pour comprendre l'importance vitale de la marine marchande pour le commerce extérieur d'un pays et par conséquent, pour son indépendance. Le déficit de la marine marchande est actuellement de 20 millions de F par an : depuis 1960, la flotte commerciale française a perdu la moitié de ses emplois (de 40 000 à 20 000), ce qui fait qu'elle n'effectue que 40 % de nos échanges. Par ailleurs, le marché des croisières — qui croît de 9 % par an — pourrait lui aussi être réorienté, du tourisme de luxe vers le tourisme social.