

L'AUTOMOBILE EN QUESTION

NOTRE DOSSIER PAGES 11 à 16

lutte **ouvrière**

Hebdomadaire - paraît le samedi - N° 438 - 22 janvier 1977 - prix : 3 F

EGYPTE:
LA
REVOLTE
OUVRIERE

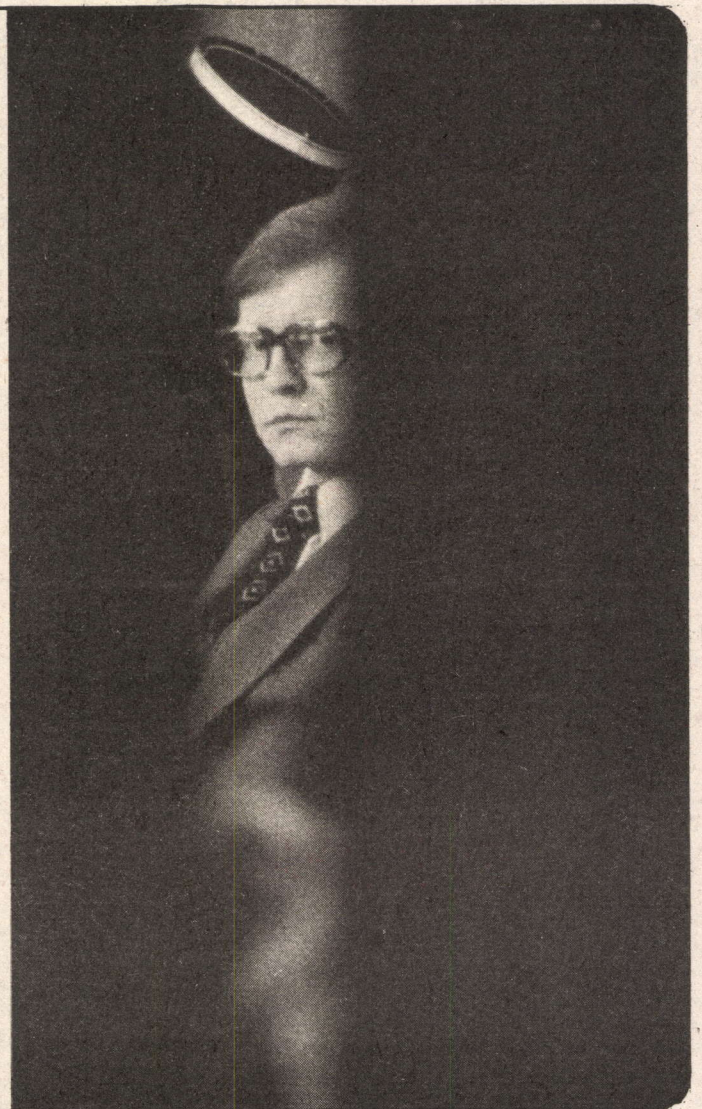
p.24

ESPAGNE:
la
classe
ouvrière
face à
l'austérité

p.7

APRES LE VERDICT DE TROYES

NON
A LA
PEINE
DE
MORT



Chirac candidat à la
mairie de Paris:
la guerre
dans
la majorité

sommaire

DANS LE MONDE

- Page 7 :
— Espagne : austérité et luttes ouvrières.
Page 8 :
— Exécutions en Rhodésie : la politique d'un régime condamné.
— Un témoignage sur la répression en Argentine.
Page 9 :
— Contestation et répression en Tchécoslovaquie, Pologne et URSS.
— Italie : Berlinguer pour une austérité avancée ouvrant la voie au socialisme.
Page 24 :
— Egypte : la classe ouvrière en révolte contre Sadate.
— Chine : le retour au calme.

EN FRANCE

- Page 4 :
— Viticulture : la solution gouvernementale : supprimer les viticulteurs.
— La vérité ne se divise pas.
— Union de la Gauche et... perroquets.
Page 5 :
— Une justice aux ordres.
— Les nerfs de la CFT en procès.
Page 6 :
— La politique culturelle du gouvernement et le Centre Beaubourg.
Page 10 :
— Municipales : LCR, OCT et LO présenteront des listes communes.
— Lu avec intérêt.
Page 17 :
— Dans les entreprises : CIP (Pas-de-Calais), Chantiers de l'Atlantique, CCP-Paris, CAT-Besançon.
Page 18 :
— Les élections de délégués à Renault-Billancourt.
— RNUR-Flins : les dirigeants de la CGT se mobilisent... pour ne pas perdre le CE.

DOSSIER

- Pages 11 à 16 :
— L'AUTOMOBILE
— Adapter les villes à la voiture, ou la voiture à la vie sociale ?
— Histoire et petites histoires de la voiture.
— Vivre et mourir en automobile.
— Les voitures de la liberté.

DIVERS

- Pages 20 et 21 :
— Le juge Fayard dit le shérif d'Yves Boisset.
— Yves Boisset s'explique.
— Le danger de l'image et le danger... du SAC.
— Henri Langlois.
Page 22 :
— Livres : Le carnet d'or de Doris Lessing ; La vie quotidienne des immigrés en France de 1919 à nos jours de Jean Anglade ; La cause des femmes de Gisèle Halimi ; On nous appelait fellaghas du commandant Azzedine.
Page 23 :
— Aux Dossiers de l'écran : les mutineries de 1917.

LUTTE OUVRIERE regroupe des militants pour qui le socialisme n'a ni le visage de Miterrand, ni celui des actuels dirigeants de l'Union Soviétique.

Les travailleurs sont seuls capables de remplacer le capitalisme par une société libre, fraternelle, humaine, car communisme et socialisme sont le seul avenir possible pour l'humanité menacée par les guerres, les crises, l'épuisement des matières premières et la pollution dus à l'anarchie et à l'égoïsme de la société actuelle.

Les travailleurs devront détruire l'appareil d'Etat de la bourgeoisie, c'est-à-dire son gouvernement mais aussi son Parlement, ses tribunaux, sa police, son armée et exercer eux-mêmes, directement, le pouvoir, car le bulletin de vote ne peut pas changer la vie.

Les travailleurs n'ont pas de patrie et ils savent qu'un peuple qui en opprime un autre ne peut pas être un peuple libre.

C'est pourquoi les militants qui animent ce journal s'affirment trotskystes, c'est-à-dire communistes et socialistes révolutionnaires et internationalistes.

Responsable de la publication : Michel RODINSON

Composition :
Département Offset-Presses - L.I.T.O. - 236-45-28
4 ter, rue du Bouloi, Paris (1^{er})

Impression :

SIM, 12, chemin du Haut-Saint-Denis - Aubervilliers

Adresser toute correspondance à LUTTE OUVRIERE
B.P. 233 - 75865 - Paris Cedex 18
C.C.P. RODINSON PARIS 6851-10

Le gouvernement bloque les salaires, les syndicats émettent la riposte

Sur ordre de Raymond Barre, quatre entreprises viennent d'être sanctionnées pour avoir accordé à leurs ouvriers des augmentations supérieures aux normes décidées par le gouvernement. Des sanctions aux entreprises, ce n'est pas chose courante, mais les patrons n'ont pas de quoi s'inquiéter là, ce ne sont pas leurs intérêts qui sont menacés, mais ceux des travailleurs. En effet, ces sanctions viennent tout juste à point pour donner un argument de plus aux chefs d'entreprise, pour faire la sourde oreille aux revendications ouvrières.

Par contre, elles constituent pour les travailleurs un nouvel avertissement. Après la décision du gouvernement de ne pas renouveler les contrats, après les conseils de fermeté donnés par Barre aux patrons, ces mesures sont destinées à décourager les travailleurs de revendiquer, de recourir à la lutte. Il s'agit pour Barre de dire haut et fort que le patronat et le gouvernement seront fermes.

Et la récente assemblée du CNPF a montré que le patronat se sent lui, le vent en poupe. En revendiquant à la fois d'alléger sa contribution à la Sécurité sociale, d'avoir les mains libres pour licencier davantage et de

bénéficier de nouveaux avantages fiscaux, il confirme à nouveau que l'austérité n'est pas pour tout le monde.

Alors une telle attitude du gouvernement et du patronat appelle une riposte de la classe ouvrière. Au moment où elle est l'objet de menaces et d'intimidations, au moment où on lui dit cyniquement que son pouvoir d'achat va diminuer, que le chômage va augmenter, les organisations qui prétendent la défendre, les grandes centrales syndicales, la CGT et la CFDT, devraient avoir à cœur d'organiser un mouvement d'ensemble. Elles ont les moyens de préparer une lutte qui contraigne patrons et gouvernement à renoncer à leur plan.

Au lieu de cela, les directions de ces organisations multiplient les déclarations rassurantes pour le patronat. Maire puis Séguy déclarent inopportunes les grèves générales, les grèves illimitées. Et passant des paroles rassurantes pour les patrons aux actions timorées, elles organisent des journées d'action secteur par secteur. D'ici la fin du mois de janvier celles-ci vont se succéder. Dans le courant de la semaine, ce sera la RATP, puis viendra la SNCF le 26, puis l'ensemble de la fonction

publique le 27, puis les mineurs le 31, enfin les employés de l'EDF-GDF le 1^{er} février.

Pourquoi pas au moins tous ces secteurs le même jour ? Pourquoi pas au moins tous les travailleurs de ce pays en même temps ? Cela ne serait sans doute pas grand-chose car il faut plus, mais ce serait au moins une occasion pour les travailleurs de manifester ensemble leur mécontentement, leur refus du Plan Barre. Pourquoi ces journées d'action qui auraient d'autant moins de portée qu'on les dit par avance sans lendemain ?

Eh bien parce que les dirigeants des grandes centrales syndicales ne veulent pas, eux non plus, d'une véritable riposte de la classe ouvrière. Parce qu'ils ne veulent rien faire qui puisse encourager les travailleurs à se battre. Parce qu'ils préfèrent désarmer par avance les travailleurs.

Et pour défendre leurs droits, pour faire payer la crise aux patrons, les travailleurs ne devront pas seulement affronter la fermeté du patronat et du gouvernement, ils devront aussi contraindre les organisations ouvrières à mener la lutte ou se passer d'elles.

Henriette MAUTHEY.

Une maison close derrière les murs de la caserne

Une femme, Noëlle Cerf, a réussi à s'évader de la caserne de la légion étrangère à Calvi en Corse. La vie à la caserne, pour elle, c'était la prostitution forcée dans le bordel militaire aménagé en toute simplicité à l'intérieur de la Légion.

Car à Calvi, dans la caserne, c'est très officiellement que fonctionnait un bordel, avec tenancière, jetons pour payer les « passes », souteneurs amenant des femmes contre argent. Le système était même plus avantageux pour les souteneurs puisque les femmes étaient doublement prisonnières. Noëlle Cerf, qui a dénoncé toute l'affaire, explique que les sentinelles en armes l'empêchaient de s'évader.

Dans cette affaire, la hiérarchie militaire s'est montrée entièrement solidaire des proxénètes — des membres du « gang des Lyonnais » dit-on. L'armée a offert ses locaux (ceux de l'Etat) et s'est rendue complice de la séquestration de femmes qui devaient subir, comme le raconte Noëlle, « soixante à quatre-vingts passes par jour ».

Cette maison close aménagée sous les auspices de l'armée était désignée sous le nom de « centre culturel ». On voit ce que signifie culture dans l'esprit d'un colonel de la Légion.

La maison close pour les femmes, la caserne pour les hommes, c'est l'armée dans toute sa splendeur.

Yvette BLONDIN.

C'est dur pour tout le monde

Les temps sont durs : la crise, l'inflation, le chômage... Mais on ne peut pas passer son temps à broyer du noir. Monsieur Hersant, N° 1 de la presse, qui a pourtant bien des soucis avec tous les ouvriers et les journalistes qu'il licencie en ces temps de restructuration, a décidé de se changer les idées. Il organise, pour fêter les 25 ans de son groupe de presse, une croisière outre-Atlantique sur le paquebot « Renaissance », croisière qui coûtera la bagatelle de 600 millions d'anciens francs.

Mais comme M. Hersant et ses convives, M. Dassault, le baron de Rothschild, la comtesse de Monnerville et autres gens du beau monde, sont de bons citoyens, nous ne doutons pas que, suivant les conseils du gouvernement, ils ne consommeront que des légumes en conserve et prendront soin d'ajouter de la chicorée dans leur café.

M.D.

Des chiffres éloquents

Deux filles pour un garçon sont à la recherche d'un premier emploi. Au total pour la France, selon l'INSEE, les femmes représentent aujourd'hui 53 % des « demandeurs d'emploi » (délicat euphémisme pour ne pas employer le terme de chômeuses) contre 49 % en 1975. Et ces chiffres ne tiennent bien sûr pas compte du grand nombre de femmes encore au foyer, mais qui se déclarent prêtes à travailler à l'extérieur de chez elles et qui en auraient besoin financièrement.

Sous prétexte qu'elles n'occupaient pas un emploi immédiatement auparavant, ou qu'elles n'en ont jamais occupé, de même que de nombreux jeunes d'ailleurs, elles ne seraient pas de « vraies » chômeuses...

Quelle hypocrisie !

Cette situation témoigne encore une fois de ce qu'en période de crise, les premières victimes désignées par le système sont les travailleuses, comme les jeunes ou les immigrés. Main-d'œuvre taillable et corvéable dans les périodes d'expansion, celle à qui l'on offre les salaires les plus bas et les conditions de travail les plus pénibles, ce sont encore les mêmes qui se retrouvent devant les bureaux des agences pour l'emploi dès les premiers signes de difficultés pour les patrons.

Bulletin d'abonnement aux publications de LUTTE OUVRIERE

Je désire m'abonner aux publications suivantes (1) :

LUTTE OUVRIERE
pour une période de un an : prix 90 F.
pour une période de six mois : prix 50 F.

LUTTE DE CLASSE
pour une période de un an : prix 50 F.
(mensuel politique publié par Lutte Ouvrière)

CEUX DU TECHNIQUE
pour une période de un an : prix 10 F.
(mensuel destiné aux élèves du technique et aux jeunes travailleurs, édité par Lutte Ouvrière).

Ci-joint la somme totale de : francs

NOM :

PRENOM :

ADRESSE :

CODE POSTAL :

Joindre la somme par chèque ou mandat-lettre à l'ordre de Michel Rodinson, CCP Paris 6851-10. A expédier à : LUTTE OUVRIERE, BP 233, 75865 Paris Cedex 18.

(1) Rayer les mentions inutiles.

Après le verdict de Troyes :

NON A LA PEINE DE MORT

Les jurés de Troyes ont donc refusé d'envoyer Patrick Henry à la guillotine.

Pourtant tout avait été fait pour préparer l'issue contraire. Il y eut le choix de Troyes comme lieu de procès, c'est-à-dire non seulement la ville où a eu lieu le forfait mais aussi celle où furent prononcées, il y a quelques années, deux condamnations à mort qui firent grand bruit, celles de Buffet et Bontems. Il y eut la prise de position, au moment de l'arrestation du meurtrier, du ministre de l'Intérieur, Poniowski, mais aussi celui de la Justice, à l'époque Lecanuet, en faveur de l'application de la peine capitale dans ce cas (et sans se soucier des propres principes de leur justice qui voudraient que les tribunaux jugent en toute sérénité sans pression du pouvoir). Il y eut enfin la campagne de la majeure partie de la presse dont les appels tardifs à la sérénité ne peuvent faire oublier le premier déchainement qui ne pouvait que préparer l'opinion publique à réclamer cette peine de mort.

Bien sûr, le forfait de Patrick Henry tuant un gosse pour de l'argent était odieux. Ce n'est pas nous, communistes, qui le contestons, nous qui jugeons de même tous les crimes commis pour des questions d'intérêts. Et non pas seulement ceux commis par quelques individus, mais aussi tous ceux des puissants de ce monde, gouvernements, militaires et capitalistes prêts à faire ou à laisser faire des milliers d'assassinats pour défendre leurs intérêts. Cela tous les porte-parole des partisans de la peine de mort l'oublient.

Pourtant, la peine de mort est une barbarie pas moins ignoble que n'importe quel assassinat. Pire même puisque là, il est commis par des gens qui le font de sang-froid, se veulent les représentants de toute la société et les défenseurs de la civilisation et de la culture.

Les arguments contre la peine de mort sont connus. A l'occasion de ce procès de Troyes, ils auront été répétés dans la salle et en dehors.

Il est prouvé, par d'innombrables statistiques, que la peine de mort n'a aucune valeur d'exemplarité. Le crime dans cette société a des racines bien trop profondes pour qu'un exemple quelconque arrête le bras des assassins. C'est dans cette ville de Troyes que quelque temps auparavant, pour faire un exemple justement, le même tribunal avait envoyé à la mort Buffet et Bontems. Cela n'a pas empêché le crime de Patrick Henry. Les pays qui ont supprimé la peine

de mort ne connaissent pas plus de crimes que ceux qui l'ont maintenue.

Mais qu'importe ces arguments. Ils ne sont pas, au fond, contestés par les partisans de la peine de mort. Car ce n'est pas au niveau du raisonnement qu'est fondée leur conviction. Celle-ci, pour le plus grand nombre, repose tout simplement sur la vieille idée de la vengeance. C'est la loi du talion. Puisqu'il a tué, il doit être tué. Ça ne va pas au-delà. C'est pour cela qu'on entend quelquefois, y compris dans la bouche de personnes qui sont ce qu'on appelle de braves gens, cette effrayante affirmation : non seulement le criminel doit être mis à mort mais celui qui a tué dans des circonstances particulièrement ignobles doit être mis à mort de la même manière.

Et pour quelques-uns, hommes politiques ou journalistes — mais c'est ceux-là qui façonnent l'opinion — il s'agit tout simplement de céder ou, pire, d'exploiter les préjugés du plus grand nombre.

Le procès de Troyes devait être celui de la peine de mort. Ce n'était pas là seulement la volonté des partisans de son abolition. C'était aussi, de toute évidence, celle des partisans de son maintien. Les déclarations des ministres, condamnant avant même le procès, le prouvent.

Les jurés de Troyes ont démontré qu'ils avaient plus le sens de la dignité humaine que certains ministres, qu'ils étaient plus soucieux de se défaire de ce qui reste encore de barbarie dans notre société que bien des politiciens. Et en passant ils ont aussi jeté plus qu'un doute sur le fait que la majorité des gens seraient pour la peine de mort, comme on voudrait nous le faire croire. Quand des gens ont la possibilité de réfléchir, peuvent entendre les raisons des abolitionnistes, et ne sont pas soumis aux cris hystériques des partisans de la peine de mort, eh bien ils disent non.

La France reste, avec l'Espagne, le dernier pays d'Europe occidentale à maintenir la peine de mort dans la loi. La plupart des pays dits avancés, malgré les mêmes préjugés répandus chez eux comme ici, malgré la même propension de certains politiciens à tabler sur ces préjugés, ont été capables de mettre fin à cette barbarie.

Cela juge les gouvernants et les législateurs de ce pays et leur courage moral.

Mais ce n'est qu'une raison supplémentaire pour redire bien haut : il faut abolir complètement la peine de mort.

Arlette LAGUILLER.

CHIRAC CANDIDAT A LA MAIRIE DE PARIS : LA GUERRE DANS LA MAJORITÉ

Malgré sa conférence de presse qui prétendait faire œuvre de clarification politique, Giscard vient de se trouver une fois de plus éclipsé, et bien vite, par son rival et néanmoins allié Jacques Chirac. Ce dernier a su en effet se donner la vedette en annonçant mercredi 19, en quelques phrases aussi provocantes qu'inattendues, son intention de se présenter aux élections municipales à Paris.

Puisque, après tout, en fait de clarification, Giscard s'était borné à entériner la division de la majorité, et même — faisant de nécessité vertu — à trouver des avantages à la situation, Chirac n'a fait en somme que poursuivre le raisonnement jusqu'au bout. C'est « l'unité qui divise », a dit Giscard, et « si la majorité est uniforme... elle se condamne à l'échec » : eh bien, on peut dire qu'il est servi !

Sur le problème de Paris, cela fait déjà plusieurs semaines que la majorité s'est divisée. La mairie de Paris, c'est quelque chose d'important : un budget de 7 milliards de francs, 33 000 fonctionnaires, 15 000 permis de construire par an... Le Président avait presque réussi à imposer son prétendant d'Ornano ; en

tout cas, celui-ci semblait avoir le vent en poupe, malgré la grogne du RPR parisien ainsi menacé dans son fief traditionnel. Et voilà que la nouvelle opération Chirac est venue tout mettre en question.

Contre-attaque directe de Chirac, visant au cœur même du problème qui cristallisait ces derniers temps la mécontente RI-RPR, ce coup d'éclat illustre une nouvelle fois ce fait que l'ancien Premier ministre, en quittant le gouvernement, s'est donné et conserve l'initiative sur le plan politique. La balle est maintenant dans le camp de Giscard, qui se trouve défié de façon d'autant plus spectaculaire que le gouvernement avait publiquement mis son poids dans la balance dans cette affaire, en y engageant notamment deux de ses ministres.

Maintenant, la situation est délicate de toute façon pour les Républicains Indépendants. Aux dernières nouvelles, ils semblent avoir décidé en fin de compte de relever le défi en affrontant les listes menées par Chirac.

Cela signifie-t-il la cassure complète de la majorité actuelle ? Si cela était, ce serait très probablement, à terme, et bien que Giscard n'en veuille pas aujourd'hui, des élections législatives anticipées.

Avec l'opération de dégagement qu'il a entreprise vis-à-vis du gouvernement en lançant son RPR, Chirac ne lui laisse guère de marge de manœuvre. En se présentant en personne, il vise à apparaître comme le seul véritable leader de la droite prêt à en découdre avec tous ceux qui voudraient lui barrer le chemin, contestant directement Giscard et lui indiquant clairement ainsi que ses ambitions vont bien plus loin que la mairie de Paris.

Ces élections municipales prennent ainsi une dimension politique nouvelle. Elles seront un test significatif de l'écho rencontré aussi bien dans l'électorat que dans les milieux politiques de la droite et du centre par l'ensemble de l'entreprise Chirac, une occasion de le mesurer, un épisode majeur de ce qui est en fait devenu un duel public Giscard-Chirac.

L'affaire peut connaître encore des péripéties, mais c'est bel et bien sinon une déclaration de guerre que Chirac vient de lancer à Giscard, du moins un pas délibéré de plus dans cette direction et peut-être un pas décisif.

Christiane LE GUERN

La police au secours du " Parisien Libéré "

A la suite des heurts violents entre les ouvriers du Livre et les policiers qui protégeaient la sortie du Parisien libéré, lors de la grève des quotidiens parisiens du mercredi 19 janvier, neuf travailleurs ont été arrêtés et sont toujours gardés à vue à l'heure où nous écrivons.

Une nouvelle fois, la police s'est mise entièrement au service d'un groupe de Presse qui a entamé l'offensive contre les travailleurs du Livre parisien. Après les premières condamnations de travailleurs accusés d'avoir empêché la distribution du Parisien, de nouvelles menaces pèsent donc sur certains de leurs camarades.

Ces condamnations qui tombent sur des grévistes et ces menaces qui pèsent sur eux, concernent tous les travailleurs. C'est la solidarité de tous qui peut faire reculer les successeurs d'Amaury et les pouvoirs publics, la police et la justice à leur service.

VITICULTURE :

LA SOLUTION GOUVERNEMENTALE : SUPPRIMER LES VITICULTEURS

Christian Bonnet, ministre de l'Agriculture, a décidé de s'attaquer à la « bibine ». On sait que c'est sous ce vocable méprisant qu'il désigne la production des viticulteurs du Midi que ceux-ci ne peuvent plus vendre.

Le plan que Christian Bonnet vient de faire adopter en Conseil des ministres est axé sur la diminution de la surface cultivée en vignes et sur l'amélioration de la qualité du vin. A cet effet, un système de primes aux entreprises viticoles qui auront amélioré la qualité du vin sera mis en place.

De même, des subventions aux entreprises de commercialisation du vin du Midi seront distribuées.

Il s'agit, en fait, d'un plan d'aide à la concentration de la production viticole. Les gros producteurs, qui disposent de fonds leur permettant d'investir pour se reconvertir ou améliorer leur production recevront en prime l'argent de l'Etat, tandis que les petits, les faibles seront éliminés, sous prétexte qu'ils produisent de la « bibine », selon les termes élégants de Christian Bonnet.

Que deviendront ceux-là, ceux que le plan adopté vise à éliminer ? Que deviendront tous les petits viticulteurs qui n'aspirent qu'à une chose : pouvoir vivre de leur travail, ce que la situation actuelle ne leur permet pas ? C'est sur ce point, le point essentiel, que le rapport gouvernemental est muet. Christian Bonnet est sûr d'une chose : il faut diminuer la surface des vignobles du Midi, et le nombre des viticulteurs. Mais il ne sait pas ce qu'il faut leur faire cultiver à la place. Demain, peut-être, il leur recommandera la pomme, jusqu'à ce que les pommes ne se vendent plus, et que le problème se



(Photo AFP)

repose. Alors, il recommandera autre chose.

Mais les petits viticulteurs du Midi, eux, veulent vivre. Ils savent par expérience que, de ce point de vue, la lutte

est plus efficace que tous les plans gouvernementaux. On réparera encore, sans doute, du Midi viticole.

André FRYS

Le CNPF contre le droit pour les travailleurs de se soigner

Le problème du financement de la Sécurité sociale a été l'un des principaux sujets abordés lors de la dernière assemblée générale du CNPF.

Les représentants du patronat y ont présenté leurs revendications qui ont en tout cas un but commun, celui de réduire leur contribution financière à cet organisme qu'ils ont dénoncé comme « une immense machine anonyme, irresponsable et sacrée ».

L'un des aspects de leur position, à savoir qu'un certain nombre de charges assumées par la Sécurité sociale devrait incomber à l'Etat, n'est pas dénuée de fondement. C'est vrai que l'équipement hospitalier, les frais d'enseignement médical, les minimums vieillesse, les alloca-

tions aux handicapés et bien d'autres choses encore devraient être financées par l'Etat. Mais cela ne veut pas dire que la part patronale à la Sécurité sociale doive pour autant diminuer. Car l'argent de la Sécurité sociale, c'est, cotisations patronales comprises, l'argent des travailleurs. C'est du salaire différé. Et s'il est vrai qu'il faut revendiquer qu'il serve à protéger la santé des travailleurs, il serait inadmissible qu'un tel budget diminue.

Or, pour le CNPF, il s'agit du contraire : il veut simplement diminuer les charges patronales et économiser sur la santé des travailleurs.

C'est particulièrement clair dans les déclarations concernant la prise en charge des accidents de trajet par des assurances

collectives ou individuelles, mais surtout dans celles relatives au remboursement des frais maladie. Il ne faut pas « verser dans la gratuité des soins » ; il faut maintenir le ticket modérateur qui a un « rôle dissuasif », il faut revoir les taux de remboursement de certains médicaments. Il faut organiser une saine concurrence entre les établissements hospitaliers publics et privés, etc...

Bref la position du patronat apparaît pour ce qu'elle est : une attaque en règle contre le droit pour les travailleurs de se soigner, que l'actuel système de Sécurité sociale est sans doute loin de garantir mais que les propositions patronales remettent encore plus en cause.

H.M.

L'Humanité vient de publier pour la première fois une mise au point concernant les circonstances dans lesquelles le PCF a eu connaissance du fameux rapport Krouchtchev, en 1956, rapport qui « dénonçait les crimes de Staline ». Après avoir nié l'existence même de ce rapport, le PCF ne l'avait reconnu que du bout des lèvres.

Aujourd'hui, les deux survivants de la délégation du PCF à ce XX^e congrès racontent une version qui se rapproche certainement un peu plus de la vérité. D'après eux, le rapport leur aurait été communiqué en langue russe, pour quelques heures seulement, le temps de faire une traduction improvisée, mais avec interdiction de prendre des notes et d'en parler à quiconque.

Ainsi, les dirigeants du PCF reconnaissent officiellement qu'ils ont menti pendant des années. Et aujourd'hui, ils continuent. Par ce genre de révélation, ils veulent certainement démontrer leur bonne foi. En fait, en livrant par petits bouts, gênés et embarrassés, la vérité sur des événements vieux de vingt ans, ils font la démonstration inverse.

La vraie démonstration qu'ils ont rompu avec les méthodes, leur passé stalinien, ce serait de dénoncer au jour le jour ce qui se passe dans les pays de l'Est au nom du socialisme : en Pologne où des ouvriers viennent d'être condamnés pour fait de grève; en Tchécoslovaquie, où des intellectuels sont poursuivis; en Union Soviétique, où les opposants continuent à être condam-

LA VÉRITÉ NE SE DIVISE PAS

nés ou enfermés dans des hôpitaux psychiatriques.

Quand de tels faits se déroulent ailleurs que dans les pays de l'Est, l'Humanité, à juste titre, proteste vigoureusement.

Mais quand il s'agit des pays de l'Est, le PCF ne publie que des communiqués gênés en bas de page.

Aujourd'hui, le PCF reconnaît ses mensonges passés, mais en même temps, il approuve une opération qui consiste à les mettre au compte de dirigeants disparus ou sur la touche. Mais ce procédé n'est-il pas celui-là même que Krouchtchev a utilisé quand il a « dénoncé les crimes de Staline » ? Un procédé bien éculé qui consiste à parler d'autant plus abondamment du passé et de ces prédécesseurs qu'on continue à cacher des choses sur soi-même ou le présent.

Claude CHARVET

UNION DE LA GAUCHE ET... PERROQUETS

Les marchandages autour des municipales continuent de plus belle et la gauche n'y échappe pas. Les exigences du Parti Communiste dans bien des villes, telles que Marseille, Aix, Laval, Villeurbanne, etc... se heurtent à celles du Parti Socialiste. Celui-ci se considère comme le premier parti de gauche et exige donc la part du lion. Bien des notables du Parti Socialiste veulent profiter de la situation actuelle pour se mettre en avant.

Devant ce problème bien difficile, Mitterrand a conseillé aux militants de son parti de ne pas faire durer outre mesure les négociations en cours, de ne plus cautionner « des conversations de perroquets ». Les propos ne visaient pas spécialement le Parti Communiste, paraît-il, mais tout autant certains socialistes à qui Mitterrand conseillait de mettre un peu plus de bonne volonté dans les négociations. Pourtant le Parti Communiste a pris la mouche et Andrieu écrivait dans l'Humanité : « tout se passe en défini-

ve comme si le Parti Socialiste était assuré d'ores et déjà d'une telle suprématie qu'elle lui permettrait de prendre avec ses partenaires de la gauche les plus grandes libertés ».

Cela confirme au moins une chose : que le PC sait fort bien que le dirigeant du PS peut demain tourner sa veste et le laisser tomber, au point que la moindre phrase de Mitterrand lui semble suspecte.

Pourtant, soyons sûr qu'au moment de la campagne électorale, le Parti Communiste fera semblant d'oublier tous ses griefs et ses rancunes pour applaudir à l'Union de la Gauche, et Mitterrand redeviendra « l'homme de confiance ».

Le Parti Communiste Français n'a aujourd'hui pas d'autre perspective politique que l'alliance électorale avec le Parti Socialiste. Il n'a donc d'autre choix que de compter sur la bonne volonté de Mitterrand... même quand il en doute fort !

Marie-Claude SOLAC.

Lutte de Classe

Au sommaire du numéro 42 :

- La rupture au sein de l'OPEP : l'impérialisme ne tolère que les cartels des trusts, pas ceux des pays producteurs.
- Irlande : où conduit le pacifisme du mouvement des femmes.
- Le rejet du référendum sur les 40 heures en Suisse : les pièges de l'électoralisme.
- La situation politique en France.

Contre l'interdiction de l'OCA

Contre l'interdiction de l'Organisation des Communistes Africains décrétée par le ministre de l'Intérieur, la campagne de protestations se développe.

Une association des Amis des Communistes Africains, dont René Dumont est le président, s'est constituée avec la participation de nombreuses personnalités françaises : Vidal-Naquet, Michel Foucault, etc.

Cette association appelle à un meeting de solidarité le 4 février prochain au Palais de la Mutualité, à Paris, « pour l'égalité des droits français-immigrés, pour l'abo-

lition de la loi de 1939, contre l'interdiction de l'OCA ».

Par ailleurs, un rassemblement de protestation a eu lieu le 18 janvier à Lyon, et des meetings sont prévus :

— le 25 janvier, à Paris, à 20 h, au cinéma Menil-Palace, rue Ménilmontant, métro Ménilmontant;

— le 28 janvier, à la Roche-sur-Yon, etc.

Contre la répression, la campagne de protestation doit s'intensifier !

Pour tout soutien financier : s'adresser à G. de Staal S/C Révolution Afrique - BP 319 75525 - Paris Cedex 11.

Perquisition à l'OCT

C'est sur une commission rogatoire datant de plus de six mois (!) que le lundi 17 janvier la police judiciaire a effectué une perquisition au local de l'Organisation Communiste des Travailleurs à Paris. Le motif était la recherche d'un film antimilitariste : *Cigogne en rogne*.

« Il s'agit bien sûr d'un prétexte, devaient déclarer les camarades de l'OCT, qui vise à intimider ceux qui continuent de soutenir les droits démocratiques des soldats.

Le jour où Libération publie

le texte de démission dans laquelle Jean Jonquères, procureur général auprès de la Cour de sûreté de l'Etat, reconnaît que l'affaire des comités de soldats ne peut faire matière à un procès, cette initiative relèverait du mauvais goût si elle ne témoignait une nouvelle fois de l'escalade dans l'arbitraire et la répression. »

Lutte Ouvrière joint sa protestation à celle de l'Organisation Communiste des Travailleurs et assure celle-ci de sa solidarité.

Quand la justice à besoin d'ordre (s)



De Lecanuet à Guichard, ce qui désoriente les manifestants, ce n'est pas de recevoir des ordres, c'est que ces ordres changent. (Norma)

J. Jonquères, procureur général près de la Cour de sûreté de l'Etat, a démissionné de ses fonctions au début du mois de décembre. La chose, passée inaperçue alors, fait aujourd'hui un peu de bruit. Il faut dire que la lettre de démission de ce magistrat qui vient d'être publiée affirme qu'il s'agirait d'une démission forcée. Confirmation, s'il en était besoin, que la justice est bel et bien aux ordres du pouvoir.

M. J. Jonquères, depuis trente-deux ans au service de la justice et de l'Etat, connu pour son hostilité au Syndicat de la Magistrature, n'avait pas, il s'en vante, une réputation de faiblesse. Alors, pourquoi ce digne

magistrat a-t-il été de fait écarté ? Il s'agirait d'après lui d'un malentendu... dans l'application des consignes reçues pour requérir au procès Simeoni...

Une divergence existant à ce propos entre Lecanuet, alors garde des Sceaux, et son directeur de cabinet, le conseiller Simon, M. Jonquères aurait choisi de se conformer aux directives du garde des Sceaux.

Mais, manque de chance pour M. Jonquères, le nouveau ministre aurait eu lui aussi des divergences avec son prédécesseur sur ce même procès. Il trouverait trop faibles les peines requises par M. Jonquères contre l'autonomiste corse Cacciari.

Depuis, M. Jonquères a eu beau frapper à la porte du nouveau directeur du cabinet du ministre de la Justice, celui-ci ne voulait plus lui donner ni « instructions » ni « directives précises ». C'était dire à M. Jonquères qu'il valait mieux partir. Et c'est ce qu'il fit.

Aujourd'hui, il a réintégré son ancien poste de conseiller à la Cour de cassation. En tout cas, l'affaire tombe mal pour Giscard qui, dans sa conférence de presse, a affirmé qu'il respectait strictement le principe de la séparation de l'exécutif et du judiciaire.

Hervé MARTIN.

Les nervis de la CFT en procès

Une fois n'est pas coutume, la CFT Simca vient de passer en procès. C'est la première fois depuis cinq ans qu'une plainte aboutit contre ce syndicat jaune, alors qu'il n'y a pas eu moins de cent quatre-vingts démarches dans ce sens auprès du commissariat de Poissy (là où se trouve la principale usine Simca-Chrysler, à l'ouest de Paris).

Ce ne sont pas pourtant les faits et méfaits qui manquent pour inculper la CFT. Des agressions de toute sorte aux tripotillages divers lors d'élections dans l'entreprise, la liste serait longue si l'on voulait énumérer les moyens par lesquels la CFT fait régner son ordre — et surtout celui de Simca — à Poissy. Mais il faut croire que lors de l'été 1975 les coqueurs de la CFT sont allés un peu trop loin et que leurs protecteurs n'ont pu étouffer l'affaire. En effet quinze d'entre eux se retrouvent actuellement inculpés pour coups et blessures volontaires : ils avaient agressé, roué de coups des mi-

litants CGT et grièvement blessé l'un d'eux.

Contre « les hommes de main de la CFT, pour ne pas dire de la direction de Chrysler », le tribunal a requis des amendes et des peines de prison — deux mois fermes au plus — pour les plus « dangereux ».

Ce ne serait certes pas cher payé et rien ne dit que le tribunal ira aussi loin...

Mener la lutte sur le plan juridique contre la CFT comme l'a fait la CGT, même sans grand espoir de la voir aboutir, n'a certes pas été inutile. Cela aura au moins permis de dénoncer les méthodes de la CFT et de Simca-Chrysler, tout en montrant de quelle mansuétude elle a bénéficié jusqu'alors. Mais cela reste cependant bien insuffisant. Ne serait-ce justement que parce que la CFT et les patrons qui la soutiennent ne s'embarrassent guère de cette même légalité.

Les confédérations CGT et CFDT, qui regroupent des mil-

lions de salariés, pourraient mobiliser l'ensemble de la classe ouvrière contre le gangstérisme patronal. Elles auraient la force d'effectuer des campagnes d'ampleur nationale et, sur le terrain, elles auraient la possibilité de faire respecter concrètement la liberté d'opinion, d'expression et d'organisation à la porte et même à l'intérieur des usines.

Mais justement, les confédérations sont opposées à une telle mobilisation de la classe ouvrière.

Alors, faute de vouloir user des seuls moyens qui seraient efficaces contre les Chrysler et autres CFT, les syndicats laissent en réalité le champ libre aux forts à bras du patronat, y compris contre leurs propres militants. Les rares coups et les rares condamnations que la CFT risque de récolter par les tribunaux — deux mois de prison au plus ! — ne risquent certes pas d'obliger ces hommes de main à respecter les droits des travailleurs.

Pierre LAFFITTE

● Procès contre Enbata

Le 13 janvier, le directeur de l'hebdomadaire basque *Enbata* a comparu devant le tribunal de Bayonne, sous l'inculpation « d'apologie du meurtre ». Il lui était reproché d'avoir publié un communiqué de l'ETA, dans lequel celle-ci revendiquait l'exécution d'un indicateur de la police espagnole.

Pour l'instant, le jugement n'a pas encore été rendu.

Il s'agit d'un nouveau prétexte

pour s'en prendre à un journal autonomiste, venant après les diverses mesures répressives prises à plusieurs reprises contre les organisations autonomistes corses, bretonnes ou basques. Ces mesures reviennent tout simplement à instaurer le délit d'opinion, sous prétexte de lutte contre le terrorisme ou de « défense de l'intégrité du territoire ».

M.L.

● Une justice de classe

Pour s'être opposés à la diffusion du *Parisien Libéré*, avoir dérobé des exemplaires du journal d'Amaury et endommagé le véhicule qui les transportait, douze ouvriers du Livre viennent d'être jugés par la seizième chambre correctionnelle de Paris et condamnés à des peines de prison avec sursis. Par ailleurs Le

Parisien Libéré et la société de transport recevaient respectivement 1.050 F et 1.500 F de dommages et intérêts.

Amaury, lui, a-t-il jamais été condamné pour avoir volé le gagne-pain des ouvriers du *Parisien Libéré* ?

A.J.

LA POLITIQUE CULTURELLE DU GOUVERNEMENT :

t'as pas cent balles ?

C'est avec un certain fracas que le gouvernement vient d'annoncer qu'un récent Conseil des ministres avait consacré plus d'une heure de son temps à ce qu'il baptise sa politique culturelle... En réalité, le budget pour 1977 ayant déjà été voté (0,55 % du budget de l'Etat), les mesures nouvelles annoncées par François Giroud ne pouvaient aller loin, et de fait, elles ne vont vraiment pas loin ! D'une part, création d'une Fondation nationale des arts plastiques, mais qui sera financée par deux legs importants à l'Etat ; et d'autre part, « en attendant des réformes profondes », divers aménagements dans le domaine de l'aide publique au cinéma, qui sont peut-être souhaitables mais qui n'exigent pas de dépenses nouvelles de la part du gouvernement.

Le Conseil des ministres s'est félicité de ce que, depuis quinze ans, il y a eu trois fois plus d'entrées dans les musées, deux fois plus de livres, cinq fois plus de disques... et autres données du même genre, qui signifient peut-être quelque chose sur l'état culturel des Français... mais rien sur la politique du gouvernement.

Depuis qu'elle est secrétaire d'Etat, F. Giroud n'a, comme ses prédécesseurs, qu'une politique : justifier la pénurie qui est de règle dans les affaires culturelles. Aussi bien sur France-Inter, il y a deux semaines, alors qu'elle était en butte aux critiques de Roger Planchon pour ce qui concerne les subventions gouvernementales aux théâtres de province, qu'au Club de la Presse d'Europe n° 1 en novembre 1976, elle utilise des arguments dilatoires pour justifier la carence de l'Etat dans ce secteur.

Ils consistent d'abord à s'abriter derrière la prétendue passivité de la population. Certes, elle reconnaît que le budget des Affaires culturelles est bien maigre mais, pour obtenir qu'il augmente, « il faut d'abord que l'ensemble des Français le souhaitent ». Curieux, cet argument n'a jamais été utilisé ni par le ministre des Armées ni par celui de l'Intérieur...

Le deuxième argument consiste à jouer sur l'opposition entre Paris et la province. Il ne faudrait pas, n'est-ce pas, favoriser le premier, qui est déjà privilégié en matière culturelle. C'est un bon procédé pour ne déboursier d'argent ni pour les uns ni pour les autres.

Enfin, le nouveau ministre de la culture déclare avoir pour politique de ne pas miser sur ce qui est spectaculaire, mais au contraire de préférer le « travail en profondeur » : pierre dans le jardin des gaullistes avec leur centre Pompidou pour lequel on n'a pas lésiné sur les moyens, mais aussi justification d'une politique de pauvreté en matière de moyens culturels. « L'action en profondeur » (dans les quartiers, en province...) coûtera moins cher au gouvernement, surtout lorsque, comme c'est le cas dans la réalité, elle se traduit par des fermetures de MJC...

De toute façon, jouer sur des oppositions factices entre Paris et la province comme entre les réalisations de prestige et l'action culturelle à la base, n'est qu'une ficelle. Ce sont là des aspects qui devraient être complémentaires et non pas contradictoires d'une véritable politique en la matière.

Ce sont des procédés démagogiques qui ne masquent pas la démission de l'Etat devant le rôle qui devrait être le sien. Dans le domaine culturel, il pourrait, grâce aux supports matériels dont il dispose, comme la télévision par exemple, jouer un rôle moteur

pour faire connaître et aimer des œuvres de qualité dans tous les domaines de l'art et de la vie intellectuelle, pour susciter l'envie de connaître et de se cultiver, pour promouvoir ce qui, dans les circuits habituels de la rentabilité capitaliste, n'a aucune chance

de voir le jour... Attendre en matière culturelle que la demande vienne « d'en bas », comme dit Mme Giroud, c'est se moquer du monde, c'est s'en remettre aux promoteurs, aux industriels du livre, du disque ou du film. C'est surtout, en réalité, réserver l'ar-

gent de l'Etat aux trusts, à l'armée, à la police... ou aux colonels de la Légion. Tous gens de culture, comme on sait.

Christiane LE GUERN.

Le centre Beaubourg côté finances

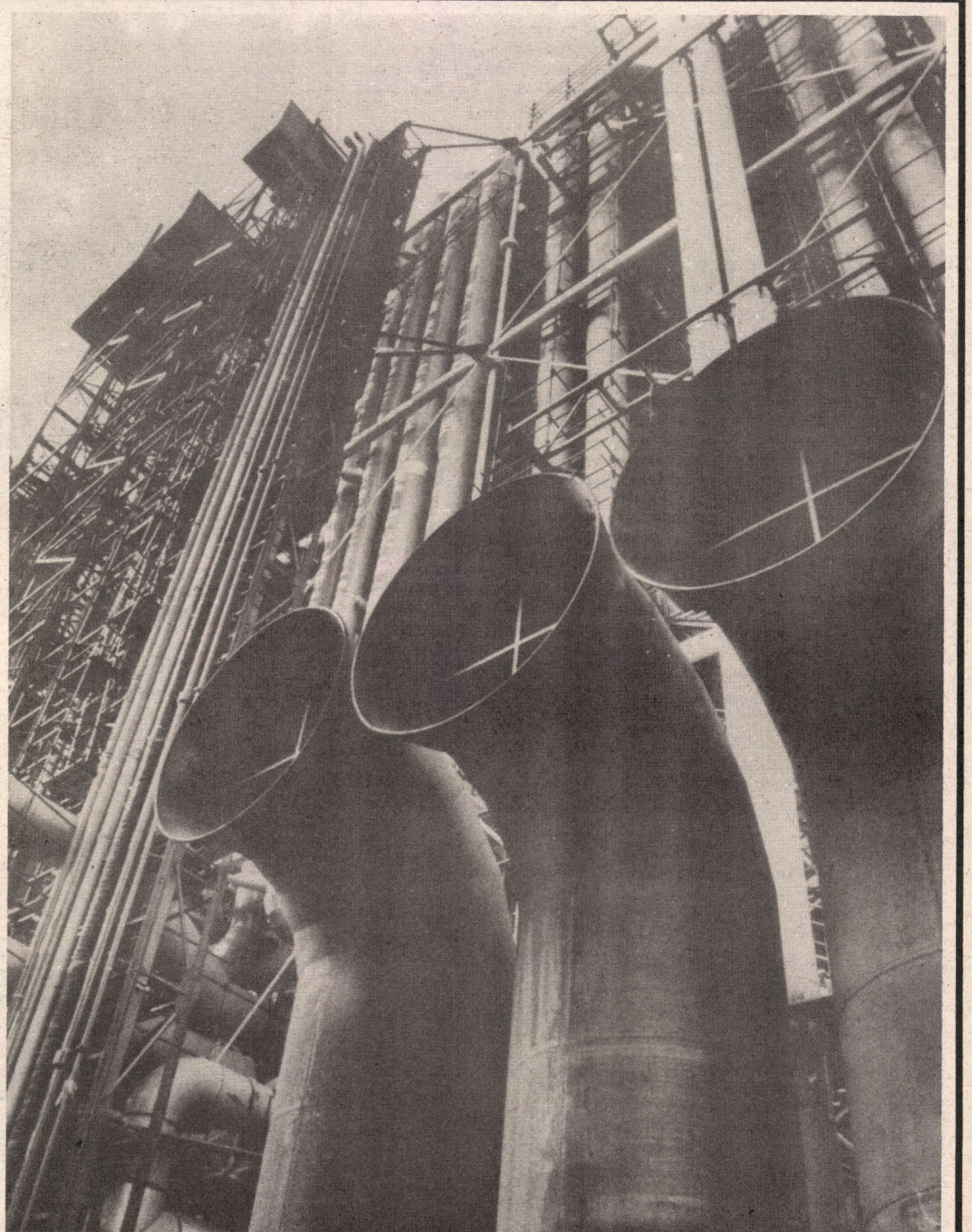
Ça y est ! Avec plus d'un an de retard — puisque son achèvement était prévu pour fin 1975 — et les frais supplémentaires que cela représente, le Centre national d'art et de culture Georges-Pompidou, ou plus simplement le Centre Beaubourg, sera inauguré le 31 janvier.

Monument à la gloire de la Cinquième République et plus particulièrement à la gloire de Pompidou, qui entendait laisser derrière lui un monument public de prestige, l'actuel Centre national d'art et de culture est le fruit d'une décision de décembre 1969.

Nous devons sa silhouette actuelle à un jury, qui justifiait son choix, effectué parmi de nombreux projets, par le fait qu'il s'agissait là « d'une structure signifiante » manifestant « la gaieté et la joie d'une grande façade traitée comme un écran devant refléter au fil des jours tous les spectacles du monde » et précisant qu'« en définitive, si le projet lauréat frappe par sa simplicité (...), cette simplicité n'est pas simpliste. Elle n'est qu'apparente ». Ainsi que les Parisiens peuvent le constater aujourd'hui, ce jury ne manquait pas d'humour...

Le Centre a été conçu dans le cadre de la vaste opération d'aménagement du centre de Paris et du quartier des Halles en particulier. Celle-ci, prise en charge par une Société d'économie mixte créée pour la circonstance et présidée par le bien connu M. de la Malène, compte parmi ses actionnaires la Ville de Paris (pour 51 %) et l'Etat (pour 25 %), sans parler de la Caisse des dépôts et consignations (pour 14 %), de l'OPHLM, etc.

Et le chantier commençait, sur les 5 hectares de l'ancien plateau Beaubourg et autant de pris sur les pâtés de maisons environnants, avec, bien sûr, ses conséquences immédiates pour les habitants du quartier : expulsions, expropriations, sans parler des nuisances d'un chantier parti pour durer six ans. Resté à peu près à l'écart des avatars que connaissait le chantier voisin du trou des Halles, le Centre Beaubourg devenait pourtant un atout dans les querelles politiques de la majorité au lendemain de la démission de Chirac. Giscard



Baubourg : Echafaudage ? Derrick ? Rampe de lancement ? Non, c'est le Versailles de la V^e République. (AFP)

s'apercevait tout à coup, mais un peu tard, — en septembre 1976 — de l'énorme trou financier que creusait dans les finances publiques cette œuvre gaullienne dont Chirac s'était fait l'apôtre.

Cela dit, aujourd'hui, les travaux ne sont pas terminés tout autour du Centre, mais celui-ci a acquis son allure définitive, avec ses 42 mètres de haut, 166 mètres de long, 60 mètres de large et sa superficie totale de plus de 10 600 m² au sol.

La construction du Centre, prise en charge par un Etablissement public national (EPCB), en principe dépourvu de tout caractère commercial et privé, au conseil d'administration duquel nous retrouvons M. de la Malène, a coûté officiellement, à la fin 1973, 300 millions de nouveaux

francs, sans compter les frais d'équipement et d'aménagement indispensables à son fonctionnement. Mais il y a tout lieu de croire — en l'absence d'informations officielles plus précises, car si l'Etat sait piocher dans la poche des contribuables, il reste avare d'informations précises quant à l'usage qu'il fait de l'argent prélevé — que ce chiffre de 300 millions est loin du montant réel de la note que représente aujourd'hui, et compte tenu de l'inflation, le Centre Beaubourg. Françoise Giroud, en octobre 1976, bien placée en tant que secrétaire d'Etat à la Culture, déclarait que le coût annuel d'entretien du bâtiment s'élèverait au bas mot à 130 millions de francs nouveaux !

Temple de la culture particulièrement ambitieux, il doit comp-

ter une bibliothèque publique d'un million de volumes, un musée d'art moderne contemporain, des centres d'actualité, de documentation, des galeries expérimentales, de cinéma, de télévision, de photographie, etc. A l'origine, le projet annonçait que l'immense majorité de ces services et activités seraient mises gratuitement à la disposition du public. Ce serait bien la moindre des choses, d'ailleurs. Mais dans notre société où la notion de service public gratuit est quasiment absente, on peut se demander si, après avoir financé le Centre Beaubourg, le contribuable pourra vraiment en bénéficier sans délier de nouveau sa bourse.

Lucienne PLAIN.

ESPAGNE

Dans l'Espagne de Juan Carlos, tandis que les partis de l'opposition démocratique négocient avec le gouvernement leur future place dans un régime parlementaire, c'est l'austérité pour l'ensemble de la

classe ouvrière.

Ces informations qui nous sont parvenues d'Espagne illustrent quelques aspects de la condition des travailleurs et évoquent quelques-unes de leurs luttes.



Manifestation lundi 17 à Madrid pour l'amnistie : des manifestants conspuent la police.

Les travailleurs de Roca-Radiadores veulent imposer leurs délégués

Lundi 11 janvier pour la quatrième fois consécutive, la direction des usines Roca-Radiadores de Gava près de Barcelone menaçait les grévistes de représailles s'ils ne reprenaient pas le travail. Et, comme les trois fois précédentes, les travailleurs votèrent la continuation d'un mouvement qui entre maintenant dans son troisième mois.

Roca-Radiadores est une entreprise qui fabrique du matériel sanitaire. Et l'une de ses usines, celle de Gava en Catalogne, emploie 4.800 travailleurs. Les salaires y sont bas, les conditions de travail sont lamentables, les cas de silicose fréquents.

Mais le conflit qui dure depuis deux mois maintenant n'a pas pour simple objectif la revendication de conditions de travail plus humaines et de salaires plus décents. Ce que veulent les travailleurs de Roca-Radiadores, c'est la reconnaissance des délégués et des formes d'organisation qu'ils ont eux-mêmes choisies.

A la suite d'un premier conflit de 41 jours en mars 1976, ces travailleurs avaient décidé de s'organiser en marge du syndicat officiel. En juillet, ils avaient élu 43 délégués d'ateliers, révocables à tout moment, et fait démissionner les délégués du syndicat vertical.

En novembre, à la reprise des discussions avec la direction, celle-ci refusa d'admettre les nouveaux délégués choisis par les travailleurs : le 8 novembre, un délégué fut licencié.

Instantanément, toute l'usine arrêta le travail. Et ce fut le début de la longue grève de Roca. Une série d'affrontements violents marqua cette grève. Déjà, le 9 novembre, lors de l'expulsion

des grévistes par la Garde Civile, il y eut des heurts entre policiers et travailleurs dans l'usine et aux environs de celle-ci. De même, le 12 du même mois, la Garde Civile organisa à l'intérieur du Poblado Roca, village où habitent la majorité des grévistes, une véritable razzia ; 8 ouvriers furent arrêtés. Aujourd'hui, ils sont en liberté conditionnelle après avoir passé un mois en prison. La tactique de la Garde Civile consiste à semer la confusion : tantôt elle attaque brutalement, tantôt elle laisse faire, de telle façon qu'on ne sait jamais à l'avance comment elle va réagir. La direction, elle, par contre, ne change pas d'un poil : elle ne veut en aucune façon discuter avec des délégués non officiels, et avec l'usine arrêtée. Elle menace, sanctionne et licencie en attendant le pourrissement (elle a déjà licencié une cinquantaine d'ouvriers). Elle compte aussi avec le soutien de l'extrême-droite locale, qui s'est manifestée par des attaques contre des personnes et par des attentats. Deux délégués ont vu leurs maisons attaquées le 28 novembre et le 3 décembre (l'un d'eux a vu sa maison incendiée par des cocktails molotov).

Dans cette lutte, soutenue par la CNT assez influente, semble-t-il, dans cette entreprise, les travailleurs de Roca ne trouvent pas le soutien de la plus forte organisation syndicale de la région, les Commissions Ouvrières, ni celui du Parti Communiste de la région, le PSUC. Ceux-ci voudraient en fait trouver un compromis par-dessus la tête des travailleurs.

Mais le pire, c'est que par leur attitude, leurs mensonges mêmes sur ce qui se passe à Roca, l'absence d'information sur cette grève, ils contribuent à isoler les travailleurs de Roca.

L'AUSTÉRITÉ POUR LES TRAVAILLEURS

La crise qui affecte l'économie de tous les pays pèse très fortement sur l'économie espagnole.

La monnaie ne cesse de se déprécier. La dette extérieure atteint environ 70 milliards de francs, le déficit du budget près de 6,5 milliards de francs. Le ralentissement économique est sensible.

Et ce sont bien entendu les travailleurs qui font les frais de cette situation. En douze mois, le chômage aurait presque doublé. Il toucherait aujourd'hui près d'un million de travailleurs. En 1976, les salaires n'auraient en moyenne augmenté que de 14,9 % alors que les prix, eux, ont augmenté de 20,1 %.

Depuis le mois d'octobre 1976, une série de mesures anti-ouvrières sont entrées en vigueur. Elles permettent aux patrons de licencier plus facilement, d'établir des contrats sans garantie pour les travailleurs et de bloquer les discussions salariales. En même temps, les industriels bénéficient de nouvelles facilités de crédit tandis que, depuis le 1^{er} décembre 1976, les prix sont libres.

Face à cette politique du patronat et du gouvernement espagnol, des grèves ont éclaté dans divers points.

A Valence, la grève est totale dans le bâtiment depuis le 23 décembre et toucherait 70 000 travailleurs. Ils revendiquent une agmentation uniforme de 7 000 pesetas par mois (environ 560 F). Dans le bâtiment toujours, en Navarre, ce sont entre 6 000 et 10 000 grévistes qui sont en grève depuis plus de deux mois. Ils réclament 4 680 pesetas par mois (environ 380 F). En Andalousie, près de Cordoba, les mineurs de Penarroya se sont mis en grève le 3 janvier en avançant la revendication d'une augmentation de 7 000 pesetas par mois.

D'autres conflits ont lieu dans plusieurs autres entreprises, en particulier dans la métallurgie.

Toutes ces grèves témoignent de la combativité de centaines de milliers de travailleurs. Mais, faute d'une politique conséquente de la part des organisations ouvrières, visant à coordonner ces luttes, à renforcer à chaque pas l'organisation des travailleurs et à donner à l'ensemble de la classe ouvrière des perspectives politiques, ces combats, livrés en ordre dispersé, risquent fort de ne pas arrêter la politique anti-ouvrière du patronat et du gouvernement.

Être immigré en Espagne

L'Espagne est connue comme un pays d'où les travailleurs doivent émigrer pour trouver un emploi. On évalue à 10 millions le nombre de travailleurs qui ont quitté leur région d'origine au cours des quinze dernières années, soit pour gagner un pays du Marché commun, soit pour s'installer dans une région industrialisée du nord.

Mais ce que l'on ignore souvent, c'est le sort réservé à la main d'œuvre nord-africaine, immigrée en Espagne, à laquelle les capitalistes espagnols ont fait appel depuis un certain nombre d'années pour exécuter les travaux les plus durs et les plus dangereux : tunnels, métro et en général des travaux souterrains et dangereux.

Les informations sont très rares sur cette main d'œuvre totalement clandestine. D'après la presse, qui ne donne de chiffre que pour la région de Barcelone, il y aurait eu 80 000 immigrés en 1974 en Catalogne. En 1970, 100 000 Nord-Africains seraient entrés par les ports d'Algésiras et Malaga.

La récession économique a aggravé leur situation. Mais surtout, les tensions politiques entre les gouvernements espagnol et marocain ont entraîné une vague de répression contre des milliers d'entre eux. En effet, des milliers de travailleurs marocains ont été arrêtés dans les bidonvilles, les taudis et aussi dans les chantiers et dans les rues. Ils ont connu, en Espagne aussi, les « ratonnades ». Parmi eux, plus de 350 furent incarcérés à la prison de Carabanchel près de Madrid, dont 197 pendant le seul mois d'octobre.

Aucune loi ne régularisant le séjour des travailleurs étrangers en Espagne, celui-ci est conditionné par les circonstances et les circulaires secrètes de la direction générale de la Sécurité. Certaines de ces circulaires préciseraient même les ports par où peuvent être renvoyés les Nord-Africains, afin de ne pas gêner les touristes du sud.

Passeurs, intermédiaires et consulat marocain font de substantielles ponctions sur les salaires de misère des immigrés. Certains intermédiaires vont jusqu'à prélever 50 % du salaire. Il faut payer entre 5 000 et 10 000 pesetas le renouvellement du passeport.

Dans ce pays où les règlements du travail en vigueur ont été faits sous un régime fasciste, les travailleurs immigrés sont en fait livrés à l'arbitraire le plus total.

Exécutions en Rhodésie :

La politique d'un régime condamné

Huit nationalistes africains ont été pendus, lundi 17 janvier, à Salisbury en Rhodésie. Ils étaient accusés d'avoir saboté une voie ferrée.

A la révolte et à la lutte des africains, le gouvernement rhodésien répond donc encore une fois par la terreur.

Ce n'est pas une politique nouvelle. C'est celle qu'il pratique depuis des années pour imposer la loi d'une minorité blanche privilégiée et raciste à la majorité noire qu'elle opprime.

Bien sûr, depuis quelques mois, le gouvernement rhodésien a officiellement accepté de discuter avec les nationalistes africains. Il l'a fait sous la pression des impérialismes anglais et américain convaincus par la lutte déterminée des Africains, ceux de Rhodésie et aussi ceux de pays voisins comme l'Angola, le Mozambique et maintenant l'Afrique du Sud, que la fin de la domination blanche est inévitable. Le gouvernement anglais vient même de répéter « que le processus menant à la règle de la majorité est irréversible ».

Mais se savoir « lâché » par les impérialistes n'incite pas le gouvernement rhodésien à plus de clémence, bien au contraire ! Il souhaite retarder le plus possible le moment où les Noirs accèderont au pouvoir. Il cherche à gagner du

temps, en espérant éventuellement faire la preuve que son rôle n'est pas terminé.

D'où sa volonté de lanterner les discussions diplomatiques et d'intensifier sa politique de terreur à l'encontre des éléments les plus actifs et les plus radicaux de l'opposition noire.

Complices, les impérialistes ferment les yeux en souhaitant que la chute du régime des colons — cette « transition » qui devrait se faire « dans l'ordre et le calme », selon leurs déclarations hypocrites — se fera au profit d'un gouvernement modéré qui leur sera le moins hostile possible.

En tout cas, tant que le gouvernement rhodésien n'est pas acculé à capituler, ils ne sont eux-mêmes pas pressés d'imposer le changement auquel ils sont pourtant résolus. Tant pis si le maintien du gouvernement Smith signifie et signifiera, pour les Africains en lutte des mois ou des années supplémentaires de tortures, d'exécutions, de répression.

Le gouvernement raciste de Rhodésie est sans aucun doute définitivement condamné, mais c'est encore de la lutte de la population du Zimbabwe que dépend qu'il soit mis fin au plus vite à son pouvoir et à sa sinistre activité.

Sylvie MARECHAL.

Afrique du Sud

Des Blancs contre la ségrégation raciale

Parmi les 4 millions de Blancs qui forment la minorité des habitants, tous ne sont pas des partisans du régime raciste et répressif qui domine aujourd'hui en Afrique du Sud. Certains osent même combattre ce régime.

Contre eux, le gouvernement sud-africain déploie son arsenal répressif et de nombreuses condamnations ont été prononcées par les tribunaux sud-africains pour tenter d'étouffer leurs voix. L'écrivain Breyten Breitenbach par exemple a été condamné à de nombreuses années de prison.

D'autres doivent se réfugier à l'étranger pour échapper aux mesures de bannissement et d'assignation à résidence qui les frappent.

Ainsi un journaliste blanc, M. Eric Abraham, et un ancien dirigeant du syndicat étudiant blanc, M. Craig Williamson, se sont tout récemment réfugiés à l'étranger.

L'opposition blanche au régime ségrégationniste est certes peu nombreuse et peu déterminante pour l'instant, mais elle existe. La répression dont elle est l'objet montre que le régime dictatorial du gouvernement sud-africain n'est pas seulement dirigé contre les Noirs. Ce régime impose aussi sa loi à tout opposant blanc. Un peuple qui en opprime un autre n'est pas un peuple libre !

Claude CHARVET.

Francisco Santucho et sa femme, Argentins tous les deux, ont dû s'enfuir en Europe pour échapper à la répression que leur famille subit depuis des années. Ils ont exposé, au cours d'une conférence de presse, les persécutions dont ils ont été victimes, persécutions que connaissent de nombreuses familles de militants connus.

Parce que Mario Roberto, un des fils de Francisco Santucho, est devenu un des dirigeants de l'ERP (Armée révolutionnaire du peuple), la famille a été traquée par l'extrême-droite, l'armée et la police officielle et officieuse.

Ce fut d'abord la femme de Mario Roberto qui fut arrêtée et tuée « dans une tentative de fuite », tandis qu'un autre fils de Francisco était arrêté au Paraguay. Il est toujours détenu. Un troisième fils a disparu. Un quatrième, également militant de l'ERP, fut tué dans un « affrontement avec les forces de l'ordre ».

Mais ce n'est pas tout. Quatre enfants de Roberto, âgés de 9 mois à 15 ans, furent enlevés par un groupe armé et retrouvés dix jours plus tard. Ils étaient restés pendant tout ce temps les yeux bandés... dans une cagoule.

Ensuite, une fille, un fils et une belle-fille de Francisco furent en-

Un témoignage sur la répression en Argentine : le cas de la famille Santucho

levés, et peu après la famille Santucho apprit que Mario Roberto « ennemi public numéro 1 » avait été tué « dans un affrontement avec les forces de l'ordre ». On est sans nouvelle des personnes enlevées. De même, le sort d'une de leurs filles, également enlevée, reste inconnu ainsi que celui d'une cousine, dont on sait seulement qu'elle a été séquestrée et torturée. La seconde femme de Mario Roberto a été emmenée et serait détenue dans un camp.

La plupart de ces personnes tuées, enlevées ou torturées, l'ont été simplement à cause de leurs liens familiaux. Les militaires et policiers argentins se vengent en effet sur la famille des militants

qui ont entamé la lutte contre leur dictature. En Argentine, l'extrême-droite et l'armée ont ramené le pays à la barbarie au sens propre.

Pour accomplir ses basses manœuvres, l'Etat argentin utilise les services de l'Alliance Anticomuniste d'Argentine (AAA), organisation jumelle de l'« Escadron de la mort » brésilien et formée comme celui-ci par des policiers et des militaires.

L'exemple de la famille Santucho apporte un nouveau témoignage sur la dictature sanglante qui se maintient en Argentine par la peur et le sang.

Yvette BLONDIN.

Amnistie pour les Américains qui se sont opposés à la guerre du Vietnam !

Mardi 18 janvier, le groupe Zéro, qu'animent des Américains exilés en France à la suite de leur opposition à la guerre du Vietnam et dont la plupart sont déserteurs, tenait une conférence de presse sur le thème « Amnistie universelle et inconditionnelle ».

A cette occasion, il tenait à rappeler qu'aujourd'hui encore des milliers de civils sont emprisonnés, condamnés à des amendes, que de 9 000 à 11 000 insoumis sont condamnés, que 4 000 sont toujours recherchés par le FBI, que 790 000 anciens combat-

tants ayant de mauvais livrets militaires sont privés des bénéfices sociaux et des droits civiques, que des dizaines de milliers d'Américains sont toujours interdits de séjour aux Etats-Unis en tant qu'étrangers indésirables ».

Le groupe Zéro rappela aussi que Carter n'a envisagé le « pardon », pour reprendre son expression (on est prédicateur ou on ne l'est pas !), que pour 4 000 insoumis, c'est-à-dire qu'on est encore loin du compte.

Aujourd'hui des milliers d'hommes sont emprisonnés, pourchas-

sés, exilés pour avoir refusé de participer à la sale guerre du Vietnam. Leur refus n'est pas resté sans écho. Il a contribué à créer un mouvement d'opinion aux Etats-Unis hostile à cette guerre. Et cela ni Nixon, ni Ford, ni Carter ne l'ont oublié.

Le groupe Zéro réclame pour tous les Américains emprisonnés, pourchassés ou exilés une « amnistie universelle et inconditionnelle ». Il va de soi que nous soutenons cette revendication et que nous sommes solidaires du combat que mène le groupe Zéro.

Stéphane HENIN.

RÉUNIONS PUBLIQUES

lutte ouvrière

Rouen

BILAN POLITIQUE
DE L'ANNEE 1976

Meeting-débat

Vendredi 28 janvier
20 h 30

HALLES AUX TOILES

Châteauroux

LA FEMME
DANS LA SOCIÉTÉ
CAPITALISTE

Jeudi 27 janvier
20 h 30

SALLE GEORGE-SAND

Bourges

LA FEMME
DANS LA SOCIÉTÉ
CAPITALISTE

Vendredi 28 janvier
21 heures

SALLE CALVIN

Contestation et répression en Tchécoslovaquie et en Pologne

Les autorités tchécoslovaques ont annoncé l'arrestation de quatre personnes, dont, semble-t-il, le journaliste Jiri Lederer et l'écrivain Vaclav Havel et de deux anciens directeurs de théâtre pragois. Trois au moins seraient des signataires de la Charte 77 qui revendique le « respect des libertés fondamentales ».

Après plus d'une semaine de violentes attaques dans la presse et à la radio contre les signataires, certaines misant ouvertement sur l'antisémitisme, après de multiples interrogatoires, le régime ouvertement policier d'Husak vient de commencer la répression. Cependant, les autorités ne sont pas au bout de leur peine puisque le document a été signé par 241 intellectuels et personnalités politiques, parmi les plus connues, y compris de la presse occidentale. Parmi eux figurent des personnalités de 1968, dont F. Kriegel, ancien dirigeant du parti, Jiri Hasek, ancien ministre des Affaires étrangères...

On voit que la normalisation, que les dirigeants tchécoslovaques se vantaient d'avoir achevée depuis 1968, n'est pas finie. Et la détermination des opposants, qui ont pris sans doute consciemment leurs risques, place les autorités devant un choix difficile : vaut-il mieux reculer ou accentuer la répression ? Les deux solutions sont incertaines.

Dans un pays voisin, justement, le gouvernement polonais se trouve devant le même dilemme à la suite des procès intentés aux ouvriers d'Ursus et de Radom.

Aujourd'hui, en effet, en Pologne, à l'issue d'un procès en révision des manifestants accusés d'avoir pris part à l'incendie de la maison du parti de Radom, la Cour suprême a réduit les peines de plusieurs ouvriers.

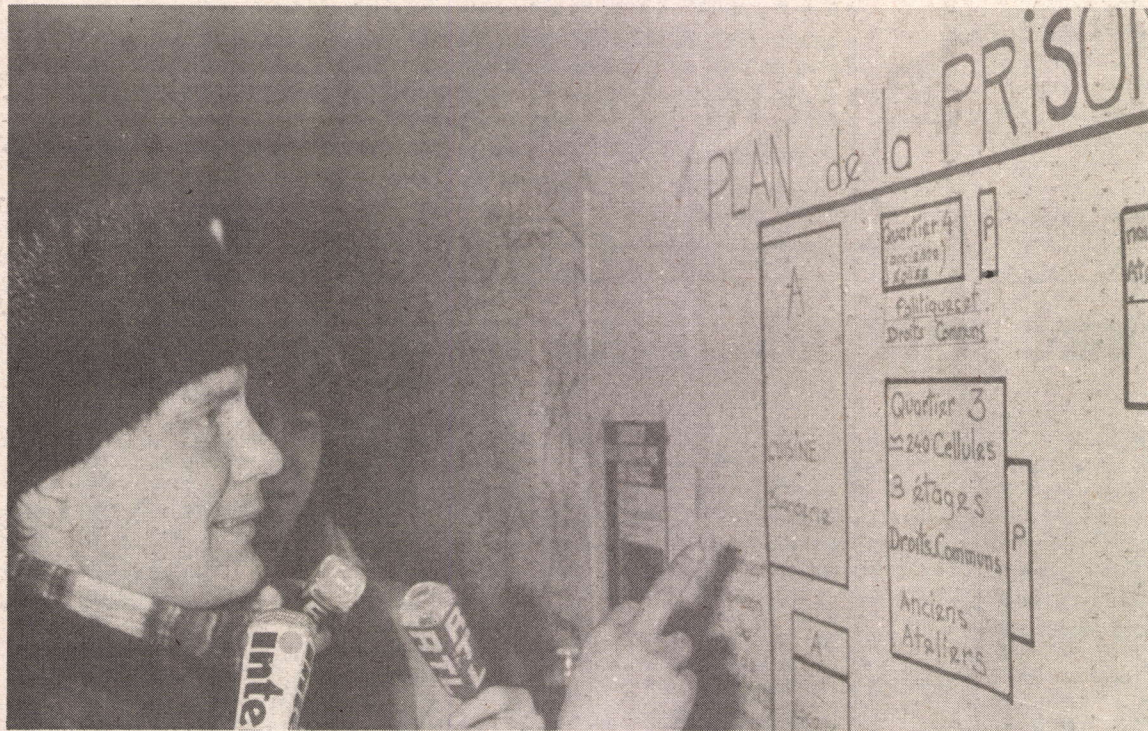
Ainsi, le gouvernement a reculé face aux protestations qu'a déclenchées dans l'opinion la répression contre les travailleurs d'Ursus et de Radom.

Pour masquer sa reculade, le gouvernement utilise un vieux procédé : faire prendre la décision par la justice. Mais cependant ce recul apparaît comme tout à fait contraint, il suffit de voir de quelle remise de peine ont bénéficié les six inculpés. L'un d'entre eux a été libéré, trois autres qui étaient condamnés à cinq ans de prison ont vu leur peine réduite à un an, trois ans et demi. Par contre, les deux derniers accusés ont vu leur peine maintenue à 8 ans et 9 ans de prison !

Le gouvernement essaie de faire la part du feu. Ces faits auront surtout démontré qu'il entend continuer à utiliser la répression mais qu'il est possible de le faire reculer. Et c'est là un encouragement à continuer pour tous ceux qui en Pologne ou dans les pays voisins ont entamé la lutte pour les libertés.

Irène BROSSARD.

Campagne contre la détention des prisonniers politiques en URSS



Boukovski expliquant les conditions de détention des prisonniers politiques de Vladimir.

Mardi 18 janvier, le Comité des mathématiciens, le Comité des psychiatres, Amnesty International et le Comité international contre la répression ont organisé une conférence de presse pour protester contre l'arrestation de Vladimir Borissov et pour dénoncer les conditions d'internement des prisonniers politiques en URSS.

Vladimir Borissov, ouvrier électricien, un des membres fondateurs du groupe pour la défense des droits de l'Homme en URSS, vient d'être interné, pour la troisième fois en un peu plus de dix ans, dans un hôpital psychiatrique. Il est soumis depuis le 6 janvier à un « traitement spécial ». Aucune visite, aucune correspondance ne lui sont autorisées.

Au cours de cette conférence de presse, Léonid Pliouchtch, Victor Fainberg, Vladimir Delanay (ces deux derniers internés en 1968 pour avoir dénoncé l'inter-

vention des chars russes en Tchécoslovaquie) ont apporté leurs témoignages sur le sort réservé aux opposants en Union Soviétique.

« Aujourd'hui, à Moscou, Fédorenko a tenté de se suicider par le feu. On l'a « sauvé » en jetant sur lui de l'eau bouillante... De la même façon, on nourrit les grévistes de la faim avec des aliments brûlants... Ils ont recours également à des internements psychiatriques et à des tortures psychiques, en espérant que cela agira plus sur les opposants... quand ils ne procèdent pas à des assassinats purs et simples comme au temps de Staline ».

A ces mesures de répression, les dissidents opposent des grèves de la faim, les menaces de suicide, tentent de résister comme ils peuvent, obtenant parfois une amélioration de leurs conditions de détention.

« Ainsi, a raconté V. Fainberg, en juin 1971, après trois mois de grèves de la faim, nous avons réussi à faire accepter toutes nos conditions aux psychiatres de l'hôpital spécial de Leningrad et, pour la première fois, les tortures se sont arrêtées. Il faut dire que ces grèves de la faim coïncidaient avec l'approche du Congrès international des psychiatres de Mexico... Immédiatement après le congrès, celui-ci ayant refusé de se prononcer sur les tortures psychiatriques en URSS, les sévices ont recommencé, toutes les mesures en faveur des détenus ont été annulées... »

Contre cette répression, pour la libération de Borissov « il faut intensifier la lutte » a déclaré L. Pliouchtch. Et Victor Fainberg lançait un appel à tous les savants, artistes, intellectuels, à toute la presse pour que la campagne de protestation contre la détention des détenus politiques en URSS se développe.

ITALIE

Berlinguer pour une austérité avancée ouvrant la voie au socialisme



Parti de Collaboration avec les Industriels

« L'austérité n'est pas une phase transitoire », a expliqué Berlinguer, le samedi 15 janvier à Rome, en conclusion d'un colloque organisé par le PCI. « C'est un fait durable, un choix nécessaire ». Et l'Humanité nous explique que « cette nouvelle politique passe par la participation directe du mouvement ouvrier (entendons : du PCI) à la direction économique du pays ; par une politique de sacrifices qui suppose des sacrifices certes, mais équitables et consentis afin de développer un mode de développement radicalement nouveau ».

Ces sacrifices « équitables et consentis » ne doivent surtout pas être confondus, nous dit-on, avec une austérité conservatrice. Il s'agit d'une austérité « commu-

niste », qui devient une arme pour la transformation de la société, car elle « comporte un nouveau système de valeurs, elle signifie rigueur, efficacité, sérieux, justice ». Et Berlinguer d'associer Marx à l'affaire : « On va vers une transformation révolutionnaire de toute la société ou on va à la ruine commune des classes en lutte » !

Pauvre Marx ! Mis à toutes les sauces et invoqué maintenant pour justifier — avec une bien nébuleuse démonstration — la capitulation complète des dirigeants du PCI et leur volonté de participer à un gouvernement bourgeois à tout prix... même à celui de l'austérité accrue pour les travailleurs.

Hervé MARTIN.

Quand les députés du MSI vont "à la soupe"

Lors du dernier congrès du MSI, le parti néofasciste italien, l'aile modérée du parti, qui s'intitule « Démocratie nationale », a fait défection.

La moitié des membres de son groupe parlementaire a décidé de créer une nouvelle formation politique qui pourrait se rapprocher et s'allier à la Démocratie Chrétienne, le grand parti conservateur italien, permettant ainsi à celui-ci d'élargir sa majorité à droite.

Le même phénomène s'était produit en France dans le début des années cinquante, lorsque nombre de députés gaullistes du RPF abandonnèrent le parti fascisant créé par De Gaulle pour tenter leur chance en s'alliant avec les autres formations de droite plus classiques, contre l'octroi de quelques postes ministériels. De là le mot amer de De Gaulle, reprochant à ses anciens partisans « d'aller à la soupe », qu'Almirante pourrait sans doute reprendre aujourd'hui. Cela ne signifie pas d'ailleurs que la carrière « fasciste » de ces parlementaires est terminée. Si de-

main le MSI connaissait un nouveau développement, prenait une nouvelle importance dans la vie politique italienne, nombre d'entre les « transfuges » reviendraient au bercail.

C'est ainsi que nombre de ceux qui sont « allés à la soupe » en 1954 accoururent à nouveau dans les rangs gaullistes quand le général fut rappelé au pouvoir en 1958 et puis même se retrouvèrent tout naturellement du côté des activistes et de l'OAS pendant la guerre d'Algérie, Sous-telle par exemple.

Cela signifie donc que, pour l'instant, en Italie, ces parlementaires ne voient pas d'avenir immédiat à un mouvement fasciste... et en particulier pas de postes à en espérer. Ce qui tendrait à prouver que le danger d'extrême-droite, qui sert de prétexte à la gauche pour s'effrayer elle-même et se déclarer prête à tous les abandons pour s'allier à la Démocratie Chrétienne, non seulement entraîne une politique stupide et erronée... mais de plus n'existe même pas.

André JULLIARD.

MUNICIPALES :

LCR, OCT et LO présenteront des listes communes

La Ligue Communiste Révolutionnaire, l'Organisation Communiste des Travailleurs et Lutte Ouvrière se sont mises d'accord pour la présentation de listes communes aux prochaines élections municipales. Une plate-forme politique commune a été adoptée. Il reste, bien sûr, à établir de façon précise dans les localités les listes « Pour le socialisme, le pouvoir aux travailleurs ». Mais il est d'ores et déjà établi que ces listes seront présentées dans la plupart des grandes villes du pays.

Un tel accord politique était nécessaire pour permettre à l'extrême-gauche révolutionnaire d'apparaître dans les élections municipales. En effet le système électoral exige de présenter un grand nombre de candidats habitant nécessairement la localité. Dans l'état actuel des forces de l'extrême-gauche, il n'était possible à aucun des groupes signataires de l'accord de présenter à lui seul des listes de candidats dans un nombre significatif de villes, sans parler, bien sûr, de se présenter partout, ce qui n'est possible qu'à des partis disposant d'une implantation nationale et locale particulièrement large et est au-delà des forces de l'extrême-gauche. Dès lors, l'extrême-gauche n'avait pour choix que de mettre ses forces en commun ou de disparaître totalement sur le plan politique, dans ces élections.

Il était nécessaire, bien sûr, d'établir

sur quelle politique commune l'ensemble des participants à ces listes s'engageaient à se présenter, sur quel terrain commun ils entendaient se placer, tant vis-à-vis des autres forces politiques que vis-à-vis des travailleurs. C'est chose faite maintenant avec l'adoption d'une plate-forme politique commune.

Celle-ci, sans doute, ne prend pas en compte l'ensemble des positions politiques de chaque groupe signataire. Et sur bien des points, il est notoire qu'entre Lutte Ouvrière, l'OCT et la LCR, il y a d'importantes divergences. Le but d'un tel texte est d'exprimer un accord minimum, tant sur les problèmes des municipalités que sur la situation politique en général. Il n'est nullement de faire disparaître ces divergences ou de les estomper. Ces divergences existent depuis longtemps, et on ne voit pas pourquoi il serait plus important de les résoudre lorsqu'une échéance électorale pointe à l'horizon que le reste du temps. Car l'intervention des révolutionnaires ne se limite pas, tant s'en faut, aux périodes électorales. Et la division des révolutionnaires, à tout prendre, est plus gênante pour l'intervention quotidienne dans la classe ouvrière, dans les luttes des travailleurs, qu'elle ne l'est dans les échéances électorales, qui ne sont que des périodes dont, nous le savons, rien de décisif pour les travailleurs ne peut sortir. C'est pour cela qu'à d'autres oc-

casions électorales il ne nous a pas paru indispensable de faire des listes communes, alors que chaque organisation avait la possibilité de se présenter elle-même, avec son programme.

Il ne s'agit donc pas pour nous, d'une façon électoraliste, de cacher à l'occasion de ces élections une division qui est un fait. Il s'agit d'exprimer ce que les trois organisations révolutionnaires signataires ont en commun et qui justifie

que, face aux listes de la droite et de l'Union de la gauche, elles mettent leurs forces ensemble pour présenter sur des bases claires des listes de candidats.

Cela signifie que les organisations signataires font tous les efforts nécessaires pour permettre, dans ces élections, l'apparition politique des révolutionnaires. Et nous nous réjouissons, pour notre part, que cet accord rende désormais possible cette apparition.

La déclaration commune

« A l'occasion des prochaines élections municipales, la LCR, l'OCT et LO appellent et s'engagent en ce qui les concerne à constituer, partout où cela sera possible, des listes de candidats révolutionnaires sur la base du manifeste signé nationalement par les trois organisations. Ces listes apparaîtront sous le titre commun : « Pour le socialisme, le pouvoir aux travailleurs ».

Elles seront ouvertes à tous ceux qui se réclament du combat anti-capitaliste et qui approuveront l'orientation de la plate-forme politique, notamment à tous les militants représentatifs d'un véritable travail de masse.

La LCR, l'OCT et LO souhaitent étendre l'accord national qu'elles viennent de conclure aux autres organisations nationales et locales qui se réclament de l'extrême-gauche révolutionnaire. Elles sont prêtes à discuter immédiatement avec toutes celles qui le désirent.

Elles soumettent cette plate-forme à tous les militants anti-capitalistes conscients de la nécessité d'affirmer une alternative à l'Union de la gauche, lors de ces élections. »

Iu avec intérêt... Iu avec intérêt... Iu avec intérêt



La population de Basse-Terre doit être indemnisée

Dans son numéro 70 du 12 janvier 1977 Combat Ouvrier évoque les conséquences, pour la population de Basse-Terre en Guadeloupe, de la politique des autorités face aux problèmes posés par le réveil du volcan de la Soufrière.

« L'évacuation de la région de la Basse-Terre a eu des conséquences économiques et sociales fort nombreuses : la perte minimum en salaires directs est évaluée à 84.025.357 F pour le 2^e trimestre 1976, la perte en salaires différés à 506.084 F. Pendant plus de trois mois, 179 artisans ont été dans l'impossibilité d'exercer leur profession. (...) Quant à l'agriculture et à l'élevage, les pertes en biens et en journées de travail sont aussi fort élevées. (...) C'est donc près de 892 millions d'anciens francs, représentant les salaires versés par les entreprises

aux ouvriers et aux dockers, qui ne seront pas remis dans le circuit économique de la région de Basse-Terre.

Le cheptel vif de la zone évacuée comptait environ (chiffre de juillet 1976) 3735 bovins et 16375 caprins, porcins, ovins. Le départ précipité du 15 août a provoqué la disparition de près de la moitié de ce cheptel. Les cultures maraichères et vivrières ont été elles aussi durement touchées.

Aucun secteur de l'économie n'a été épargné par la catastrophe économique (...). En outre, ces conséquences continuent à se faire sentir puisque plusieurs dizaines de travailleurs n'ont pas retrouvé leur ancien emploi du fait que certaines entreprises profitent de la situation créée pour opérer des compressions de personnel (...).

Ceux qui ont été à l'origine de cette catastrophe économique sont connus de tous : ce sont les responsables de l'administration qui ont donné l'ordre d'évacuer, le 15 août. De catastrophe naturelle, il y en a point eu, et les experts ont reconnu que cet ordre d'évacuation n'était pas justifié car il y avait erreur dans le pronostic fait par le professeur Brousse. L'administration elle-même l'aurait su dès la fin du mois d'août. De ce fait la population pouvait regagner la région dès cette période. Les dommages subis ont été en grande partie causés par l'attitude de l'administration qui, en plus, a fait vivre inutilement dans des conditions inhumaines plusieurs milliers de gens pendant deux mois et demi. C'est donc à elle qu'il appartient de réparer ces préjudices, en indemnisant la population. »



Rescapés des camps de Pinochet

« C'est un témoignage exceptionnel que nous publions, le témoignage d'un militant et d'une militante, rescapés des camps de Pinochet, membres de la Ligue Communiste du Chili (organisation sympathisante de la IV^e Internationale du Chili). Ils viennent d'être relâchés, un peu avant Luis Corvalan. Libres, ils avaient participé à la lutte pour la réorganisation syndicale dans les usines. Ils ont été arrêtés avec une trentaine d'autres camarades de la LC. »

« La junte ne reconnaît la qualité de prisonnier politique qu'aux militants qui ont été arrêtés en vertu des dispositions de l'état de siège, ou ceux qui sont mis « à la disposition du pouvoir exécutif ». Cela exclut les innombrables camarades qui sont à la disposition des tribunaux civils ou militaires, où ils sont jugés selon les lois « antisubversives ».

Mais il y a plus grave encore. Aujourd'hui, la majorité des militants ou des dirigeants ouvriers qui sont arrêtés, « disparaissent », c'est-à-dire sont assassinés purement et simplement.

En août 1976, nous avons calculé que 80% des camarades que nous savions avoir été arrêtés, ont ainsi disparu. (...)

La junte a perfectionné ses méthodes. La DINA n'arrête plus les gens chez eux, devant des témoins, mais attend qu'ils sortent pour les arrêter dans la rue.

— Quelle est la situation à l'intérieur des camps de concentration et des prisons ?

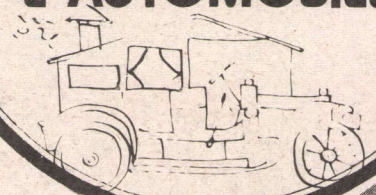
— J'ai été détenu à deux reprises, de novembre 1973 à décembre 1974 et de novembre 1975 jusqu'à novembre 1976. Entre ces deux détentions, la situation a évolué. En novembre 1973, c'était la période des arrestations massives. La défaite était encore récente et il existait un profond courant de démoralisation. Les militaires qui s'occupaient de nous étaient persuadés intimement que le régime militaire allait durer longtemps et nous traitaient en conséquence, féroce-ment. Lors de ma seconde arrestation, fin 1975, la situation avait évolué. Mes compagnons de détention étaient, dans la

plupart des cas, des militants qui avaient pris une part active aux tâches de réorganisation du mouvement ouvrier. Ils étaient beaucoup plus préparés politiquement et psychologiquement à supporter la détention. D'autre part, les militaires et les flics qui gardaient le camp étaient dubitatifs, souvent conscients que la dictature ne durerait pas éternellement. Cela a créé des conditions plus favorables à l'organisation des détenus. Nous avons créé des ateliers d'artisanat, des commissions culturelles. Nous centralisons le plus possible les aliments reçus de l'extérieur afin de les répartir équitablement. Il y avait même un journal mural quotidien, il est vrai souvent censuré par les militaires.

Fréquemment, nous organisons de véritables cours de formation politique. Nous avons également élu un conseil de délégués qui étaient les porte-parole des prisonniers auprès des autorités du camp de concentration et des commissions d'enquête internationales qui visitaient le camp de temps à autre. »

dossier

L'AUTOMOBILE



Adapter les villes à la voiture,

ou la voiture à la vie sociale ?

Du transport individuel idéal à l'aberration sociale

2.900 voitures en France en 1900, 15 millions aujourd'hui. L'automobile a pris une place importante dans la vie quotidienne de toute une fraction de la population.

Pour beaucoup, la voiture reste le moyen de transport le plus pratique, le plus confortable et le plus souple... dans la mesure où il n'existe pas grand-chose d'autre pour se déplacer facilement. Mais si, pour les individus, la voiture représente le mode de transport malgré tout le plus efficace, elle n'en est pas moins devenue une véritable aberration sociale, en transformant les villes en capharnaüm et les routes en lieux d'hécatombes hebdomadaires.

Il est indéniable que l'automobile a révolutionné les transports individuels en donnant aux individus une liberté de mouvement dont les générations précédentes n'auraient pu avoir idée. Seulement, là comme ailleurs dans la société capitaliste, le progrès technique s'est heurté à une organisation sociale archaïque et irrationnelle, où la seule règle en matière de politique des transports connue des gouvernants est celle du «laissez faire, laissez encombrer», jusqu'à ce qu'on dissuade les gens de circuler dans les villes à coups de taxes diverses ou d'amendes, c'est-à-dire de la façon la plus injuste qui soit, la sélection par l'argent.

Aujourd'hui on en est arrivé au résultat paradoxal que l'automobile, qui permettait techniquement de faciliter de façon spectaculaire la circulation humaine, s'est désormais transformée en un «problème social» supplémentaire, une cause de nuisances, d'asphyxie des villes... de paralysie relative de la circulation elle-même. Il est un mythe qui a la vie dure, selon lequel l'anarchie des transports individuels serait une rançon parmi d'autres du progrès technique et de l'élévation du niveau de vie. Mais ces clichés ne sont que des balivernes. Car la voiture et ses nuisances de tous ordres soulèvent moins des questions d'ordre technique qu'un problème humain : celui de la nécessité d'une organisation sociale consciente de la circulation des choses et des gens.

L'accroissement prodigieux de la circulation matérielle et humaine est en lui-même un phénomène progressif, qui a rapproché les hommes entre eux et leur a permis de se dégager plus aisément de leurs frontières locales. Mais, passé un certain stade, le développement des transports et de la circulation ne tolère pas une



Les villes au service de la voiture...



ou les transports individuels au service de l'homme ?

organisation rudimentaire et une simple croissance anarchique. Dans ce domaine des transports, qu'ils soient collectifs ou individuels, le degré d'organisation consciente, tenant compte des intérêts généraux de la société, est un facteur essentiel et direct de véritable progrès, comme son absence devient au contraire un facteur de gâchis social. Or, dans la société capitaliste, la liberté de mouvement que peut donner la voiture est bien souvent illusoire. Dès lors que la voiture est devenue un phénomène de masse, elle a moins servi aux loisirs des gens qu'à les transporter quotidiennement sur leur lieu de travail. Dans une société qui ne concentrera plus ses efforts vers la seule production pour le profit, mais vers les intérêts proprement humains, une grande partie des déplacements actuels s'avéreront superflus : car les hommes ne seront plus parqués dans des cités dortoirs d'un côté pour être

acheminés quotidiennement vers des bureaux ou des usines de l'autre. Les transports eux-mêmes seront conçus pour les hommes et non dans le seul but d'acheminer dans les délais les plus brefs la main-d'œuvre des industries sur les lieux de travail. Du même coup, l'organisation de l'ensemble des transports en général, et de la voiture en particulier, prendra un caractère qualitativement différent. L'organisation des transports, tant collectifs qu'individuels, sera sans doute d'emblée considérablement simplifiée.

Cela ne signifiera pas que la voiture, comme moyen de transport individuel, disparaîtra forcément ; au contraire, sans aucun doute. Mais ce qui est certain, c'est que la société, débarrassée de l'exploitation, aura à résoudre des problèmes autrement plus intéressants que celui de transporter aux mêmes heures, aux mêmes dates, la grande majorité de la population vers les mêmes lieux.

La ville asphyxiée

Embouteillages, pollution par le bruit et les gaz d'échappement : c'est la ville actuelle.

La voiture n'est pas adaptée à la ville. A'ors, la ville s'adapte à la voiture ! On a réduit les trottoirs de moitié, coupé les arbres, amputé les squares, déplacé les statues, construit des parkings sous terre et au bord des fleuves, aménagé des voies sur berge, coulé du béton pour élever des toboggans, fait disparaître des pelouses sous le bitume.

On a démolit des quartiers entiers pour faire des «perçées», construit des autoroutes urbaines et des boulevards périphériques. Pourtant, cela ne va pas mieux.

Pour augmenter la fluidité du trafic dans les rues anciennes, trop étroites, on dissuade les automobilistes en multipliant les interdictions de stationner, les parcmètres, les contractuels et les flics en tout genre. Mais cela ne change rien.

Des plans de circulation sont mis sur pied, avec rues en sens unique, couloirs réservés aux bus, taxis et véhicules d'urgence. Les villes deviennent de véritables labyrinthes qui rendent tout déplacement périlleux si l'on n'a pas un plan de la ville dans la tête.

Heureusement, il y a le progrès pour venir en aide aux responsables de la circulation ! Des ordinateurs peuvent maintenant réguler les feux rouges de toute une ville... Mais cela coûte des milliards, sans pour autant supprimer les embouteillages.

Alors, ne pouvant pas les empêcher, on essaye de nous les faire oublier en nous radio-guidant en chansons. Et d'entendre la voix douce d'une speakerine de FIP nous conseiller dans ces termes : «Les automobilistes qui se sont levés ce matin pour se retrouver à la Porte Saint-Martin ou dans la rue des Pyrénées auraient mieux fait de rester bien au chaud, dans leur lit douillet»...

Notre prochain dossier :

LA CRISE DANS LA SIDERURGIE :

- La restructuration en Lorraine.
- Comment les patrons entendent faire payer leur crise aux travailleurs.

La production automobile en France

- Production journalière : 15.000 véhicules.
- Production annuelle : 3.000.000 véhicules.
- Parc automobile en France en 1975 : 15 millions de véhicules (voitures).
- 62 % des ménages en France possèdent au moins une voiture.
- 10 % des ménages en France possèdent deux voitures. Il y a environ 17 millions de ménages en France.

LA PRODUCTION MONDIALE

- Production annuelle : 40 millions de véhicules.
- Parc automobile mondial : 270 millions.

dossier

L'AUTOMOBILE



Du traîneau lapon...

Du traîneau à l'automobile en passant par le chariot, le carrosse et la diligence

Le premier moyen de locomotion terrestre semble avoir été le traîneau. Les tourbières de Scandinavie ont livré des vestiges de 7 000 à 5 000 ans avant Jésus-Christ. Le premier animal attelé a sans doute été l'homme lui-même avant qu'il n'attelle lui-même les animaux domestiques.

La roue date d'environ 3 000 ans avant J-C et est due aux civilisations mésopotamiennes (Moyen-Orient). La roue est immédiatement associée au traîneau et donne naissance au chariot. Seules les classes privilégiées, que ce soit à Babylone, Athènes ou Rome, peuvent, pour leur plaisir personnel, comme pour la guerre, posséder un char.

L'invention capitale du Moyen-Age consiste dans l'harnachement moderne du cheval et dans l'attelage ra-

tionnel. Les voitures se perfectionnent : la roue à rayons, bien plus légère et résistante, remplace la roue pleine en bois. Le chariot branlant du début du Moyen-Age est remplacé par le carrosse (importé d'Italie à la fin du XVI^e siècle).

Mais au Moyen-Age la voiture individuelle est toujours réservée à l'aristocratie féodale. Au point qu'en 1294, Philippe le Bel interdit aux bourgeois d'aller en voiture.

Le premier transport collectif fut la diligence (réservée aux classes les plus fortunées), qui permit de parcourir, au XVII^e siècle, Paris-Lyon en six jours au lieu de 18 jours à pied auparavant.

Il faut attendre le début du XIX^e siècle pour les premières lignes d'omnibus en ville.

Les premiers essais de moteurs à vapeur datent du XVII^e siècle et surtout du XVIII^e.

Mais le développement fulgurant du chemin de fer à vapeur au XIX^e siècle fait échec à la voiture routière à vapeur.

Il faut attendre la fin du XIX^e siècle pour retrouver un certain engouement pour l'automobile, à vapeur d'abord avec le marquis de Dion qui s'associe avec le mécanicien Bouton et fabrique des De Dion-Bouton. Mais, en 1889, la mise au point du moteur à explosion de taille bien moindre et utilisant une source d'énergie relativement bon marché, l'essence, et le développement de l'industrie du caoutchouc pour la fabrication des pneumatiques, vont permettre l'essor extraordinaire de l'automobile...

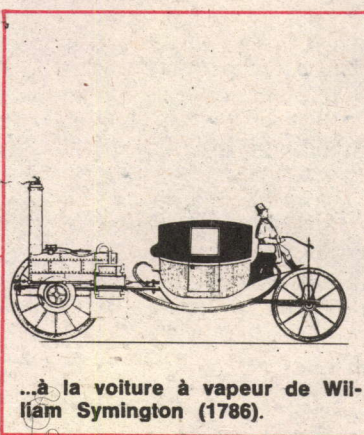
L'évolution de l'automobile au 20^e siècle

Le moteur à explosion et à essence mis définitivement au point par l'Allemand Daimler en 1889 concurrence dès lors victorieusement le moteur à vapeur, en ce qui concerne les véhicules légers.

Jusqu'à la Première Guerre mondiale, l'automobile reste pour l'essentiel un luxe réservé à une mince couche de privilégiés.

Après la guerre de 1914, grâce à la généralisation de la fabrication en série due à Ford, invention qui se propage assez rapidement en France, l'automobile connaît une large diffusion. Entre les deux guerres cependant, la possession d'une voiture reste un signe extérieur de richesse.

Mais au lendemain de la Deuxième Guerre mondiale, les



...à la voiture à vapeur de William Symington (1786).

constructeurs cherchent à élargir le marché aux couches populaires en fabriquant des voitures de faible cylindrée en grande série.

En France, c'est la célèbre 4 CV de Renault mise en circulation à partir de 1948. A la même période, en Allemagne, c'est la Volkswagen qui a été pendant quinze ans le seul modèle construit par la marque. Citroën lance en 1950 la fameuse 2 CV et Renault la « Dauphine » en 1956.

Il est bien évident qu'en France, après la guerre, les constructeurs ont recommencé par la fabrication de petits modèles. Et le succès de ces derniers permit les investissements nécessaires à la fabrication de plus gros modèles dont le marché jusque-là était réservé à l'industrie américaine.

Le moteur à explosion

Un seul type de moteur à essence, le moteur à piston, existait jusqu'à ces dernières années où le moteur rotatif a été mis au point. La puissance et la sûreté de fonctionnement du moteur à piston a fait de très grands progrès.

Le premier moteur à essence était le monocylindre de 461 centimètres cubes : il développait une puissance de 1,1 cheval-vapeur.

Celui d'une Fiat 500, actuellement, est un moteur 2 cylindres, de 479 cm³, qui développe 13 chevaux-vapeurs. Comparé au moteur de Daimler de 1889 d'une cylindrée approximativement égale, il fournit une puissance treize fois plus élevée.

Quant au moteur rotatif, inventé par Wenkel et mis au point assez récemment, il n'a pu supplanter le moteur à piston. Sa fabrication reste limitée à quelques séries de véhicules.

L'essor gigantesque de l'industrie automobile signe de progrès économique ou témoin parmi d'autres de l'anarchie capitaliste

L'industrie automobile a connu un essor spectaculaire après la Première Guerre mondiale avec l'introduction de la fabrication en série, « à la chaîne ».

La production française dépasse maintenant les 3 millions de voitures par an, alors qu'elle n'était encore que de 230.000 à la veille de la Deuxième Guerre mondiale.

Depuis 1950, elle est très concentrée. Aujourd'hui, quatre constructeurs se partagent l'essentiel de la production nationale : Renault produit 1,24 million de voitures, suivi par Citroën : 610.000 véhicules ; Peugeot : 580.000 voitures, et Simca-Chrysler : 440.000 automobiles.

En 1975, Peugeot a pris une part prépondérante des actions de Citroën, constituant le groupe Peugeot-Citroën. Il existe

par ailleurs des accords Peugeot-Renault depuis 1966, ainsi qu'entre Citroën et Simca, pour la mise en commun de certaines fabrications.

L'industrie automobile est la plus importante des industries de transformation. Il faut dire qu'elle rassemble à elle seule la plupart des techniques industrielles actuelles. Près d'un travailleur sur dix travaille pour l'automobile, directement ou indirectement. Entre la construction automobile proprement dite, la fabrication des équipements et accessoires et les entreprises sous-traitantes, ce sont 390.000 personnes qui travaillent pour elle.

Mais il est significatif que l'automobile soit devenue l'industrie la plus importante. Elle a supplanté l'industrie du bâtiment comme baromètre de « la

● QUAND LES VOITURES SILLONNENT LES ROUTES AVANT D'ÊTRE FABRIQUÉES

La décentralisation d'une grande usine automobile comme la Régie Renault a obligé l'entreprise à s'équiper de tout un réseau de transport de pièces détachées et de véhicules plus ou moins terminés dont une bonne partie encombre déjà les routes avant d'avoir été vendue.

Ainsi, le moteur de la Renault 16 est fabriqué à Cléon (Rouen) et monté sur la voiture à Sandouville (Le Havre). Les trains-avant des voitures Renault sont faits au Mans, les boîtes de vitesses à Cléon et tous ces éléments sont transportés par camions à Billancourt, Flins ou Sandouville. Une fois finies, les R 4 et les R 6 de Billancourt, les R 5 et R 12 de Flins, les R 14 de Douai sont regroupées à Flins (centre livreur) pour de nouveau repartir sur les routes vers leur destination définitive.

Bien sûr, une partie de ces voitures et des pièces détachées sont transportées dans des barges (péniches en béton) sur la Seine, qui ont l'avantage de pouvoir transporter à la fois 200 à 300 voitures ; une autre par le train ; mais il y a aussi et surtout des centaines de camions cargos ne pouvant transporter que 7 à 8 voitures seulement disposées sur deux étages, qui sillonnent et encombre routes et autoroutes, tout ceci parce que l'organisation de la production, même à l'échelle d'une seule entreprise comme Renault, est tout sauf rationnelle.



● LES CONSTRUCTEURS SUR CE QUI FAIT V

Les constructeurs automobiles sont très capables de dépenser des budgets énormes dans des domaines stupides. Les chromes des voitures par exemple. Des milliers d'ouvriers travaillent en France, dans des conditions très pénibles, sur des installations de chromage et de polissage d'enjoliveurs pare-chocs, essuie-glaces, etc. Toutes pièces qui pourraient, avec infiniment moins d'énergie

TOIRES DE LA VOITURE

mobile :
omique,
tres de

bonne marche de l'économie ».

Que l'on mesure aujourd'hui le degré d'évolution d'une société d'après le nombre d'automobiles fabriquées (qui après tout sont censées n'être qu'un mode de transport individuel) a quelque chose d'aberrant. Sur-tout lorsqu'on en arrive à un point où l'automobile pose plus de problèmes de circulation qu'elle n'en résout. L'on pourra dire que quelque chose aura vraiment changé quand on mesurera le degré d'évolution d'une société non pas à l'augmentation de la fabrication d'engins qu'on ne sait plus où mettre et où faire circuler, mais d'après le développement de ce qui peut servir la collectivité et améliorer réellement le mode de vie des individus, comme les centres culturels et de loisirs et l'ensemble des services publics en général.



L'homme à roulette, peut-être la solution idéale de demain /

● UN GACHIS SOCIAL :

le transport des marchandises par la route

Le transport par route sur de longues distances de denrées industrielles ou commerciales par camion n'est pas rationnel. Un camion mobilise un conducteur pour une quantité de marchandises dérisoire par rapport à ce qu'un convoi de chemin de fer ou une péniche, ou des barges par exemple, peuvent transporter. Et l'acheminement lointain des marchandises (quand toutefois il n'est pas imposé par l'anarchie capitaliste qui veut par exemple qu'on achemine des fruits à des milliers de kilomètres de leurs lieux de production quand d'autres pourrissent sur les lieux de distribution) gagnerait à se faire systématiquement par le train (sans parler des bateaux ou de l'avion, suivant la nature des produits transportés et des délais de livraisons nécessaires).

Seulement, il se trouve qu'aujourd'hui, les transporteurs routiers, comme leurs utilisateurs, trouvent des avantages financiers importants aux transports routiers ainsi qu'une mobilité et une rapidité plus grande que le transport par train. Mais cet

état de fait n'a rien à voir avec des raisons techniques.

Des systèmes de containers pour pratiquement toutes sortes de marchandises sont parfaitement au point aujourd'hui ainsi que les techniques de transbordement. Et l'usage des camions devait être réservé aux transports sur courtes distances, ou au transbordement entre les gares, les péniches et les lieux de livraisons, ce qui est bien loin d'être le cas aujourd'hui.

Et si depuis près de vingt ans le transport par camion s'est très largement étendu par rapport aux autres formes de transports des marchandises, cela est dû, entre autres, à une dégradation relative du réseau de chemin de fer par rapport aux besoins. Ainsi qu'au fait que les transporteurs routiers utilisent l'infrastructure routière sans pratiquement supporter le coût financier de son entretien (que la « taxe à l'essieu » est loin de couvrir) et sont du même coup à même d'offrir des tarifs compétitifs par rapport à ceux de la SNCF.

de la sécurité ou de la pollution, on rogne sur tout.

Un seul exemple : la télévision a présenté il y a quelques mois un pot antipollution, de prix et de caractéristiques techniques tout à fait acceptables. Mais il ne peut pas fonctionner avec des carburants contenant du plomb tétraéthyl, comme c'est le cas des essences et super actuellement commercialisés.

Éliminer le plomb ? Cela nécessiterait une légère modification dans la fabrication du carburant et une étude des moteurs pour s'y adapter.

Autant dire que les sociétés pétrolières ne feront pas le moindre effort pour modifier les carburants ! Les pots d'échappement antipollution ne seront pas montés sur les voitures et chacun continuera à s'intoxiquer.

Du crédit au leasing

La majorité des acheteurs prennent leur voiture à crédit. Or la loi prévoit pour les crédits un seuil minimum pour la mise de fonds initiale. Afin d'apâter une clientèle qui peut difficilement trouver cette somme, les compagnies de crédit font passer un crédit de longue durée pour une location. C'est ce qu'on appelle le contrat de « leasing ». Cette formule, qui présente partout les mêmes caractéristiques générales, peut néanmoins varier selon les compagnies.

« PARTEZ AVEC VOTRE VOITURE POUR 400 F ! »

Publicité mensongère que l'on peut voir s'étaler sur les murs. Ce n'est pas « votre » voiture. La lecture d'un contrat de « leasing » fait apparaître que, légalement, c'est la compagnie de crédit qui est propriétaire. La carte grise est établie à son nom.

Mais une révision des loyers peut intervenir en cas de modification du régime fiscal.

Le « locataire » n'a pas le droit de sortir sa voiture de France, ni de la prêter sans autorisation de la compagnie.

Toutes les améliorations qu'il pourra faire sur la voiture ne

deviennent sa propriété que si, là encore, la compagnie lui a donné formellement son accord.

Le locataire doit pouvoir faire la preuve à tout moment du parfait état de marche de la voiture.

En cas d'accident, c'est la compagnie de crédit qui reçoit les indemnités, et l'assurance (tous risques obligatoirement) souscrite par le locataire, doit l'être au nom de la société.

En cas de dommage total, le locataire doit payer la totalité de la somme qui lui restait à payer jusqu'à la fin du contrat.

Mais si le locataire ne paye pas dans les délais ne serait-ce qu'un seul loyer : la compagnie peut résilier le contrat. Le locataire doit alors à la fois restituer la voiture... et payer le total des sommes qui lui restaient à payer !

Nulle part dans le contrat, il n'est prévu que le locataire puisse acquérir le véhicule à la fin de la location. Car ce type de contrat serait à la marge de la légalité. A la fin, le locataire reçoit simplement une lettre lui proposant le « rachat » de sa voiture, pour une somme forfaitaire d'environ 5000 F.

L'ARNAQUE

Voilà comment un vendeur de voitures nous a parlé de son métier.

TOUT EST PERMIS

« Les grands garages gardent plus de 10 % du prix de la voiture vendue. Alors rien n'est laissé au hasard. Les vendeurs font un stage d'une quinzaine de jours. Pas pour recevoir une formation technique, car la connaissance technique des voitures ne joue presque aucun rôle dans la vente. Mais pour apprendre à savoir « manier les clients », car tout est permis pour leur forcer la main. (...) »

MAIS AVEC... PSYCHOLOGIE !

« On n'a qu'un seul objectif : vendre. A tout prix. D'ailleurs nous sommes payés en fonction du nombre de véhicules vendus. Alors il faut être psychologue, savoir trouver le point faible du client et jouer dessus ».

SI LE CLIENT EST JEUNE...

« On peut insister sur les versions « rallye », en faisant miroiter les avantages apparemment importants de clubs comme Simca Racing Team. En fait, le gars achètera la voiture, mais le plus souvent il ne fera aucun rallye et ne profitera pas de ces avantages ».

S'IL EST PRESSE...

« A celui-là on peut proposer n'importe quelle voiture, n'importe quelle couleur, et en particulier ce que l'on n'arrive pas à vendre : il achètera de toute façon ».

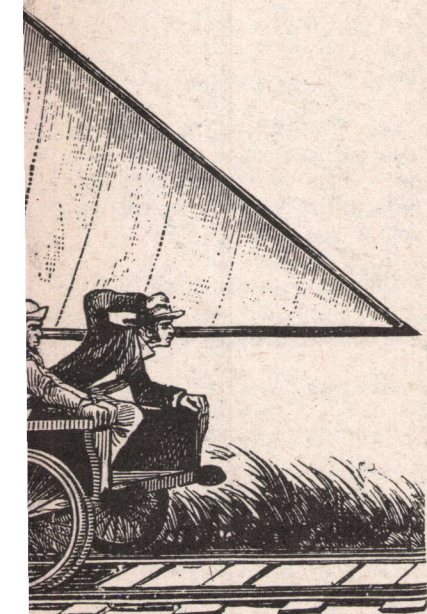
S'IL HESITE ENTRE PLUSIEURS MARQUES...

« Il faut lui faire comprendre que chez nous il a droit à un petit cadeau : la pose gratuite des plaques minéralogiques ou la carte grise. Souvent ces « cadeaux » sont fictifs, car leur prix est de toute façon intégré dans le prix de la voiture ».

ET S'IL VEUT UNE OCCASION ?

« Pourvu qu'elle tienne le temps de la garantie ! L'important c'est que la voiture ait l'air en bon état. Alors on fait des retouches sur les tâches de rouille. De toute façon, le client peut difficilement vérifier l'état réel du véhicule, alors tout est permis... Comme il y a une garantie de six mois, il faut que la voiture puisse quand même les tenir. Pour donner un exemple, on avait des breaks 204 dont les disques d'embrayage étaient presque complètement usés. Alors, on changeait simplement les butées, pour que l'embrayage tienne le temps de la garantie ».

Quant à la voiture à voile, tout le monde y a bien rêvé un peu...



IRS DEPENSENT

ENDRE, MAIS ROGNENT SUR LE RESTE

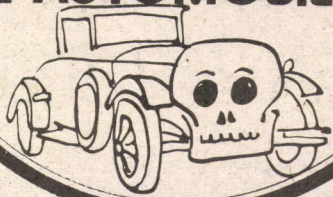
humaine et de nuisance pour les ouvriers qui les fabriquent, être faites en matières plastiques, aussi solides.

Mais quel constructeur se risquerait, dans cette société où le « tape à l'œil », où le détail plus ou moins inutile destiné à faire vendre sont la règle, à sortir une voiture sans chromes bien brillants ?

Par contre, dans le domaine

dossier

L'AUTOMOBILE



Dans quelles circonstances les transports en commun remplaceraient avantageusement la voiture

■ A l'heure actuelle, la voiture est en matière de transport une espèce de bonne à tout faire : elle doit parcourir les plus longues distances comme les plus courtes. Elle sert au transport quotidien sur les lieux de travail, comme aux longs voyages.

Pour les longues distances, la voiture n'est ni commode, ni confortable, ni sûre. En ne tenant compte que des possibilités techniques actuelles, le train la remplace très avantageusement, sans parler de l'avion bien entendu. Ce sont surtout des questions financières qui dissuadent une famille de partir en train plutôt qu'en voiture. Il reste, c'est vrai, le problème de la mobilité pour des trajets de courtes et de moyennes distances sur les lieux de séjour. Mais, là aussi, la voiture particulière n'est pas la plus rationnelle. Ceux qui en ont les moyens préfèrent naturellement le système de la location de voitures, très cher, mais autrement plus commode. Quant aux transports en commun, ils ne sont pas forcément synonymes d'entassement et d'inconfort. Les trains en particulier pourraient être conçus de façon bien plus agréable pour les voyageurs : il suffirait presque de s'inspirer des trains de luxe du passé, tant il est vrai qu'en ce qui les concernait personnellement, les bourgeois ne manquaient pas d'idées...

En ce qui concerne le transport quotidien des travailleurs sur leur lieu de travail, l'usage de la voiture est particulièrement absurde. Chacun y trouve bien sûr avantage parce qu'il n'existe pas de réseau

de transports en commun assez rapides et suffisamment confortables dans les grandes agglomérations.

Pourtant, ce transport quotidien aurait socialement bien plus avantage à être assumé par des transports en commun.

C'est bien simple, une ligne SNCF de banlieue, à double voie, permet de transporter dans chaque sens jusqu'à 50 000 voyageurs à l'heure. Or, si ces 50 000 personnes utilisaient une automobile, il faudrait une autoroute de 150 mètres de largeur !

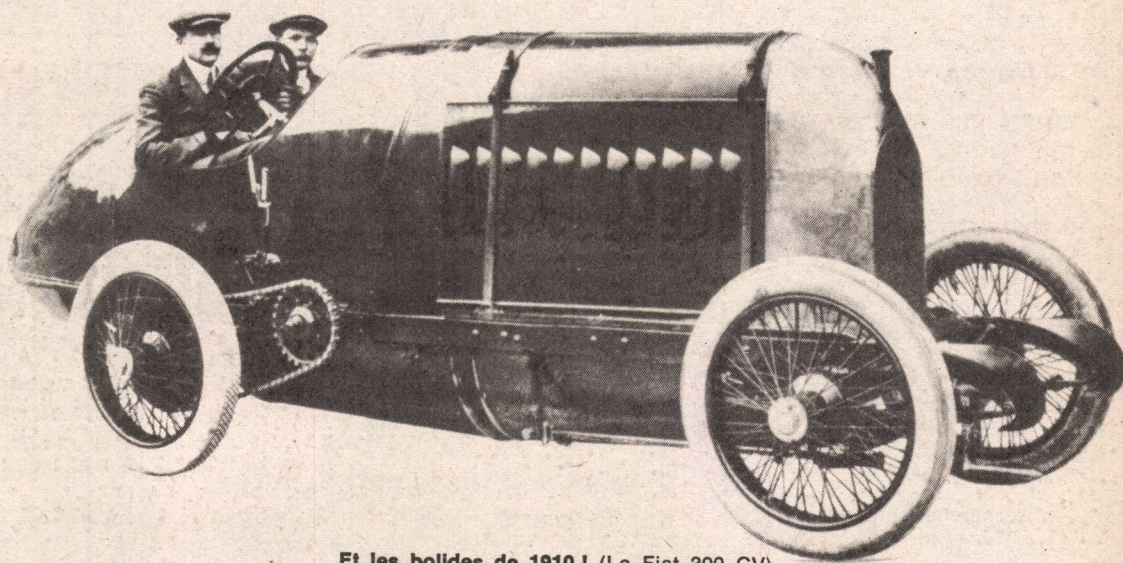
Et ce n'est pas d'ailleurs pour rien qu'aujourd'hui le transport par voitures individuelles d'une minorité de travailleurs sur leurs lieux de travail suffit à encombrer les villes et les agglomérations et à les submerger d'autoroutes et de voies rapides.

Aujourd'hui, les avantages comparés de la voiture par rapport aux transports en commun (confort, rapidité) tiennent à l'état lamentable des transports en commun, voire à leur absence pure et simple dans la plupart des villes de province et dans les banlieues des grandes villes. Il n'en reste pas moins que l'utilisation de la voiture pour se rendre sur les lieux de travail ne vient pas d'un libre choix et représente un usage détourné de ce que devrait être la fonction réelle de la voiture individuelle, censée assurer « plus de liberté » à ses utilisateurs. Mais parler de liberté ou de libre choix quand il s'agit de faire inévitablement le même parcours chaque jour pour aller se faire exploiter est bien plus qu'un abus de langage...

VIVRE ET MOURIR



Ces jeunes Turinoises tuaient le temps en jouant au diablo pendant que leurs compagnons s'affairaient autour de la voiture en panne. Difficile à envisager aujourd'hui sur une autoroute !



Et les bolides de 1910 ! (La Fiat 300 CV)

Un besoin qui coûte cher

A combien revient une voiture neuve ? Mensuellement, l'utilisation d'une Dyane 6 Citroën, achetée neuve en avril 1973, et roulant en moyenne 15 000 km par an :

— Amortissement (prix d'achat du véhicule diminué du prix auquel il serait revendu en décembre 1976, d'après la cote du journal l'Argus.	85 F
— Entretien moyen mensuel	130 F
— Essence (prix actuel)	180 F
— Assurances tous risques	140 F

— Impôts (vignette, amendes)	10 F
— Assurance au tiers	120 F
— Impôts (vignette, amendes)	40 F
— Frais de parcmètres	30 F

Et une voiture d'occasion ?

Les mêmes calculs faits pour une voiture d'occasion, mise en circulation en 1967, de puissance 9 CV, roulant en moyenne 30 000 km surtout en agglomération, donnent les résultats suivants :

— Amortissement	100 F
— Entretien	170 F
— Essence (prix actuel)	320 F

Ici, le kilomètre parcouru revient à 0,31 franc, moins cher que dans le cas précédent (0,43 franc), car la distance parcourue est double.

Mais le coût global de ce second véhicule est très cher, presque 800 F par mois !

Aller à l'usine, à pied, en car...

Quand les transports en commun font défaut et quand les grandes entreprises doivent aller chercher leur main d'œuvre parfois très loin, le patronat met en place son propre service de cars.

C'est le cas à l'usine Peugeot à Sochaux qui emploie 36 000 salariés. 15 700 viennent au travail et en repartent en cars. Peugeot a mis sur pied un réseau de 300 lignes, desservant 450 localités avec 1 000 arrêts environ. Chaque jour 2 000 kilomètres sont ainsi parcourus gratuitement par les travailleurs, dans un rayon de 7 à 70 kilomètres autour de l'entreprise ; et l'on peut être sûr que cette initiative ne doit rien à la philanthropie. Peugeot a seulement dû se résoudre, faute de mieux, à organiser un système

de cars collectifs à sa charge. En réalité, c'est l'exception qui confirme la règle : la grande majorité des patrons se déchargent de cette tâche sur les transports en commun publics payés par les contribuables et les travailleurs ou sur l'initiative individuelle.

...ou en voiture

« Avant, j'allais à Flins en autocar. J'habite à la Porte de St-Ouen. Mais maintenant, avec la voiture, je pars à l'heure où j'arrivais à l'usine, c'est-à-dire une demi-heure à 3/4 d'heure avant la prise du travail. Car le service de cars ne prend pas le trajet le plus direct pour aller à l'usine. Et puis, les compa-

gnies de transport, qui en cas de retard sont impliquées dans le dédommagement de l'usine, prévoient des délais suffisamment longs pour qu'en cas de panne elles envoient un autre car qui puisse arriver à l'heure à l'usine. Autrement dit, les cars partent largement en avance.

Au total, en prenant ma voiture, je gagne plus d'une heure 1/4 par jour. Des camarades qui travaillent avec moi arrivent aux Mureaux, distant de 5 km de l'usine, plus tard que moi à Paris qui se trouve à 49 km en voiture. Il faut dire que les premiers autocars partent 20 minutes après la fin du service, et qu'ils mettent encore 15 à 20 minutes à sortir du parking ! »

Un ouvrier de Renault Flins.

EN AUTOMOBILE

PLUS DE DEUX MORTS PAR HEURE

La voiture est de loin le moyen de transport le plus dangereux. Chaque année, en France, elle fait plus de 16 000 morts (la population d'une ville comme Rambouillet) et 300 000 blessés. Entre 15 et 34 ans, la moitié des décès est due aux accidents de la route.

C'est surtout pendant les vacances, pendant les week-ends, que la route est la plus dangereuse. Les causes en sont va-

riées. Certains voudraient y voir avant tout un manque de sécurité, un défaut de construction des automobiles elles-mêmes. Ralph Nader, en 1965, dans son livre Les voitures qui tuent, dénonça l'absence de sécurité évidente de certaines voitures américaines : arbres de direction, carrosseries, pare-chocs... C'était juste, mais ce n'est pas là que réside l'essentiel du problème.

La principale cause vient de la

société actuelle et du mode de vie qu'elle engendre. Quand on voit des milliers de voitures partir et revenir au même moment, à l'occasion des vacances, du week-end ou du travail, sur des routes incapables de faire face à une telle circulation, on conçoit que les accidents soient nombreux.

Mais en dehors de cette cause fondamentale, il faut bien reconnaître que la plupart des accidents sont provoqués par le manque de prudence des automobilistes.

En moyenne, chaque conducteur fait une faute de conduite tous les 3 km, en France du moins.

Or, plus le code est scrupuleusement observé, moins il y a d'accidents. C'est si vrai que les USA, où la limitation de vitesse et le respect du code de la route semblent plus rigoureux, est le pays qui dénombre le moins d'accidents mortels avec 3,2 morts pour 100 millions de véhicules/ki-

lomètre. Dans les pays sous-développés par contre, où la voiture est synonyme de promotion sociale et les règles pratiquement pas respectées, les accidents sont multipliés par 10, 20 et même 50 avec des taux de 28,8 pour les Indes, 76,6 au Chili et... 172,9 en Ethiopie. La France se situe assez loin derrière les USA avec près de 3 fois plus d'accidents. Ce qui souligne le comportement plus individualiste et irresponsable au volant de l'automobiliste français, en un mot plus asocial que celui de l'automobiliste américain.

En fait, c'est plus une question d'éducation et de niveau culturel que de répression. Observer le 80 ou le 90 Km/h, peut être perçu autrement que comme une atteinte à la liberté de chacun.

Pour un pilote d'avion, ou un roulant de la SNCF, la codification de la conduite est très poussée, et il ne leur viendrait pas à l'idée de revendiquer une quelconque « conduite personnelle » qui, en la circonstance, témoignerait de réflexes pour le moins un peu primitifs. Mais c'est pourtant bien ce qui se passe au volant des voitures. Et cette attitude est souvent exacerbée par d'autres facteurs comme la fatigue et surtout l'alcool : un conducteur sur 10 impliqué dans un accident corporel dépasse le taux légal d'alcoolémie (0,8 g/l).

Conduire une voiture, c'est-à-dire conduire un véhicule doté d'une haute technicité à des vitesses élevées, au milieu de tant d'autres, demande une formation, une éducation suffisante que n'a pas actuellement l'ensemble de la population. Bien plus, la société favorise un comportement individualiste et asocial qui s'exprime de façon particulièrement irrationnelle et dangereuse au volant. Car si la voiture est un moyen de transport dit « individuel », la conduite automobile, elle, nécessite un comportement particulièrement socialisé.

- L'idéal, une auto-tamponneuse à toute épreuve ?



Des recherches ont été effectuées pour rendre les voitures plus fiables et moins dangereuses. La généralisation de la traction avant, par exemple, a constitué un incontestable progrès en améliorant, entre autres, la tenue de route.

Aujourd'hui, Peugeot et Renault ont mis au point une voiture modèle, le VVS : le « véhicule synthèse sécurité ».

Certes, ces recherches sont indispensables et les véhicules utilisés pourraient être encore plus confortables et plus sûrs que les voitures actuelles. Ils pourraient surtout être plus sûrs que les voitures bon marché car, plus une voiture coûte cher, plus elle se rapproche de cette voiture « sécurité » modèle.

Alors bien sûr, on peut aussi essayer de mettre au point une voiture sécurité idéale qui puisse résister à tout : aux imprudences, aux chocs frontaux, aux fautes de conduite dues à la fatigue... ou à l'alcoolisme, ou encore plus couramment au manque de respect du code, ou au plaisir si particulier d'aller plus vite que celui qui précède. On peut tou-

jours concevoir les villes et la circulation automobile comme un sport très spécial sur un circuit d'auto-tamponneuses... et mettre au point un engin à toute épreuve permettant de protéger les conducteurs.

Ce n'est pas une plaisanterie, mais ce qu'ont très sérieusement réalisé des ingénieurs américains qui, en 1972, présentèrent à Washington une « voiture de sécurité », la EVS, sur laquelle rien n'était laissé au hasard : pare-chocs énormes montés sur vérins, amortisseurs, châssis renforcé, carrosserie blindée, intérieur capitonné, pneus élargis...

On avait vérifié au cours d'essais qu'un tel véhicule protégerait les occupants dans des collisions frontales à 80 km/h. Il faut ajouter que ces tanks pesaient plusieurs tonnes, coûtaient des millions de dollars et n'avaient aucune chance d'être construits en série...

La technique automobile peut bien sûr se fixer ce type d'objectif, à la limite de l'absurde. Mais ne serait-il pas plus simple de supprimer les causes d'accidents ?

- L'Automobile : 300 000 (mensuel);
- L'Argus : 140 000 (hebdo);
- Sport-auto : 100 000 (mensuel);
- Echappement : 100 000 (mensuel).

Le groupe Hersant en contrôle une bonne partie, entre autres, l'Auto-journal et Sport-auto.

Les courses automobiles : sport meurtrier mais support publicitaire de choix

Depuis la première course Paris-Rouen, organisée en 1894, jusqu'à nos jours, le développement des courses automobiles a connu un essor parallèle au développement de la voiture.

Aujourd'hui, on ne compte plus les compétitions automobiles, depuis le circuit régional jusqu'au grand prix de Formule 1. Toutes ces courses sont abondamment commentées par une presse spécialisée qui touche en France 8 millions de lecteurs.

La rapidité des voitures et le tracé des circuits ont fait du sport automobile (notamment de Formule 1) un sport-spectacle particulièrement dangereux : chaque année, des pilotes sont brûlés ou broyés dans leur véhicule.

Pour certains zéloteurs de ce sport, le nombre élevé de morts serait « normal ».

L'an passé par exemple, le champion du monde Lauda, après avoir été victime d'un grave acci-

dent sur le très dangereux circuit allemand du Nurburgring, abandonna une course qu'il avait commencée à peine rétabli. Certains journalistes se scandalisèrent : n'était-il pas payé pour prendre des risques ?

Ce côté morbide du sport automobile est nié par ses partisans qui parlent de l'utilité des courses comme ban d'essai. Ces moteurs et mécaniques poussés au maximum ne font-ils pas progresser la technique ? L'argument est bien spécieux. Pour ce qui est des techniques de pointe, un réacteur de Boeing 747 vaut bien un moteur de Tyrrell ou de Ferrari et, heureusement, on n'a pas encore organisé de spectaculaires courses d'avions en prétendant par là tester leur fiabilité.

Et le dernier venu dans la Formule 1, le milliardaire canadien Walter Wolf, qui a fait fortune en quelques années dans l'exploitation de plate-formes de forage de pétrole, lorsqu'il in-

vestit plusieurs dizaines de millions de francs dans une voiture avec moteur Ford, se préoccupe plus, comme tous les constructeurs, de publicité personnelle que de progrès technique.

Outre les grandes firmes automobiles concurrentes, de nombreux annonceurs publicitaires s'accrochent aux flancs des voitures de course, profitant des foules énormes qui se déplacent pour les courses. Et sur les carrosseries fleurissent les noms de Gitanes, Philip Morris et autres Aseptogyl (dentifrice lancé uniquement par la publicité sur les voitures de course).

Les courses automobiles tuent, mais elles attirent chaque année de plus en plus de monde, donc elles apportent la notoriété au constructeur et font connaître les firmes, liées ou non à la voiture, qui soutiennent « l'écurie ». Autant dire que le progrès n'a pas grand-chose à voir dans ces foires des émotions fortes et de la mort.

- Ça pue et ça pollue...

La pollution provoquée par la voiture représente 20 à 30 % de toute la pollution atmosphérique totale en France et 40 % aux Etats-Unis. Voici ce que dégage chaque année le pot d'échappement d'une voiture :

- 700 kg d'oxyde de carbone;
- 250 kg d'oxyde de soufre;
- 200 kg d'hydrocarbures cancérigènes;
- 120 kg d'oxyde d'azote;
- 1 kg de plomb.

Il y a peu de temps, une expérience a été faite Place de l'Opéra à Paris : des petits rats



en cage ont été exposés aux heures de pointe à la pollution automobile; ils sont morts en moins d'une heure.

- ...et c'est bruyant

Le bruit, c'est tout d'abord toute la journée et une partie de la nuit cette rumeur incessante qui perturbe les conversations, gêne les loisirs, s'attaque à la qualité du sommeil des citadins, riverains des routes et autoroutes. Les experts s'entendent pour reconnaître que le bruit dans les pièces d'habitation ne devrait pas dépasser 45 à 50 décibels de jour : il atteint fréquemment 60 à 65 décibels, fenêtres fermées, dans les HLM le long des autoroutes ou certains logements en pleine ville.

● La presse automobile

Elle est très puissante : une dizaine de journaux en France tirent entre 50 000 et 300 000 exemplaires, consacrés à la glorification de l'automobile et de ses mille gadgets, touchant près de 8 millions de lecteurs.

Pour ne citer que quelques titres :

— l'Auto-journal : 300 000 (bimensuel);

dossier

L'AUTOMOBILE



De la De Dion-Bouton, la voiture « démocratique » de 1898...

Quand on évoque la nécessité d'un réseau de transports en commun efficaces et fonctionnant correctement pendant les heures creuses, il se trouve toujours un haut fonctionnaire pour répondre : « Ce n'est pas rentable. On ne va tout de même pas déplacer un bus pour 3 ou 4 personnes à certaines heures de la journée... ». Ce raisonnement en vaut un autre mais pourquoi les mêmes têtes pensantes ne l'appliquent-elles pas à la voiture individuelle ? Est-il rentable que les voitures particulières soient immobilisées les 9/10^e du temps dans un garage ou au bord du trottoir ?

Et pourtant ! S'il y a un gâchis social dans le domaine des transports, c'est bien du côté de la circulation automobile.

Le fait que la voiture individuelle soit aujourd'hui aussi la propriété personnelle des utilisateurs complique singulièrement le problème de la circulation automobile dans les agglomérations. Car tant que les constructeurs produisent pour le marché, ils en sont réduits à la gageure suivante : construire un petit miracle d'engin qui puisse à la fois convenir à de longs trajets, loger toute une famille, tout en étant le moins encombrant possible pour circuler facilement en ville ; à la fois propre et silencieux pour la ville, mais aux reprises fulgurantes, disposant d'une puissance suffisante pour faire de la vitesse sur les routes... en un mot une petite merveille alliant des

vertus tout-à-fait contradictoires. Messieurs les ingénieurs, au travail ! Certains constructeurs ont fait judicieusement remarquer qu'il était absurde d'imposer des normes « urbaines » à des voitures routières. Seulement, tant que la voiture individuelle devra rester la propriété exclusive des particuliers, elle devra tant bien que mal être à la fois urbaine et routière, c'est-à-dire qu'elle sera avant tout mal adaptée à la ville, polluante, bruyante et encombrante. Faut-il alors renoncer aux transports individuels dans les villes ? Ce serait se priver bien à tort d'un moyen de transport extrêmement souple et moderne. En réalité, un système de transports individuels peut très bien côtoyer et compléter heureusement dans les cités un réseau de transports en commun bien conçu.

Il suffirait pour cela de créer par exemple des parcs de voitures municipales que les particuliers emprunteraient dans les zones urbaines ; en somme, un système de taxis sans chauffeurs et gratuits (à moins qu'on ne commence par un système d'abonnement bon

marché, histoire de ne pas dépayser trop de monde à la fois), avec un réseau de garages relais disposant d'équipes chargées de réviser systématiquement les voitures stationnées dans leurs garages, celles-ci comportant, par exemple, un signal sur leur mauvais état de marche éventuel.

Une telle organisation socialisée des transports individuels permettrait du même coup aux constructeurs actuels de diversifier valablement leurs gammes de modèles, non pas selon des critères de prestige ou de standing, mais selon l'usage particulier auquel serait destiné tel ou tel type de voiture : petites mono ou biplaces électriques à faible autonomie pour la ville, modèles à essence plus grands pour la circulation inter-urbaine, mini-estafettes électriques pour rendre de menus services de transport de matériels, etc. Les différents quartiers disposeraient de parcs de voitures bien différenciées choisies selon les besoins du moment.

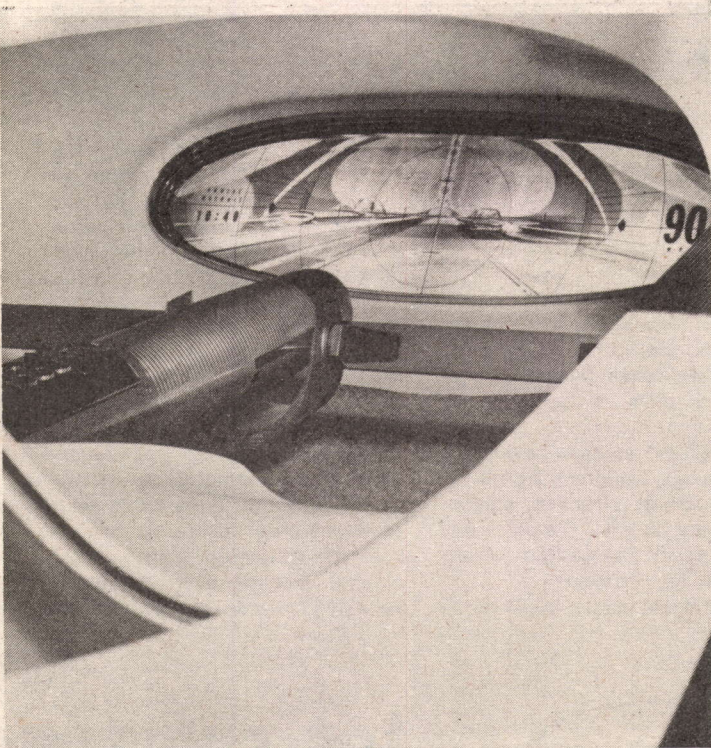
Ces voitures socialisées résoudraient enfin le problème aujourd'hui insoluble du stationnement dans les villes, puisque les voitures

tourneraient rapidement et rouleraient plutôt qu'elles ne seraient immobilisées.

Bien sûr, l'entretien de ces parcs de voitures « blanches » supposerait de la part des utilisateurs le souci de leur entretien. Mais ce problème ne serait guère différent de celui d'un habitué d'une bibliothèque qui a à cœur de rendre les livres à temps et en bon état. Et les avantages de la mise en place d'un tel système convaincront probablement rapidement la grande majorité des utilisateurs d'acquiescer dans ce domaine cette politesse sociale élémentaire qui consiste à laisser les choses dans l'état où on les a trouvées, sinon dans un meilleur...

Et si ce n'est pas ce genre d'idées que l'on trouve aujourd'hui au pouvoir, c'est sans doute moins par scepticisme sur les capacités de la population à acquiescer facilement un comportement social correct, que par la crainte que la mise en place de tels systèmes donnent trop vite le goût aux gens d'un mode de vie préfigurant le socialisme... ce qui pourrait leur donner, à eux, des tas d'autres idées !

Les voitures de la liberté



...à la voiture de l'avenir ? (la « Gyron », voiture de rêve créée par Ford, où les passagers se reposent tandis que la voiture est entièrement automatisée. Remplaçant le pare-brise, un écran spécial permet aux passagers d'observer la route).

Où en est la voiture électrique ?

La grande majorité des modifications techniques a été apportée au moteur à essence. Depuis la fin du XIX^e siècle, les recherches sur d'autres types de moteurs se résument à bien peu de choses.

Ainsi pour le moteur électrique par exemple ; il existait déjà des voitures électriques à la fin du siècle dernier. Et parmi les autres types de traction utilisant des énergies diverses : vapeur, essence, électricité, cette dernière semblait disposer d'atouts déterminants. La première course de vitesse a même été remportée par une voiture électrique.

Mais au début du XX^e siècle, les hydrocarbures étant en quantité abondante et possédant de bonnes qualités énergétiques, le moteur à essence prit un avantage décisif sur ses concurrents. Les recherches sur la voiture électrique furent pour ainsi dire abandonnées.

C'est pendant la Deuxième Guerre mondiale, quand l'essence manqua, que de petits véhicules électriques vont renaître. A cette période, des Simca 5, des Citroën, des Rosengart furent transformées en voitures électriques.

Les recherches ne reprendront que dans les années 60, quand les pays producteurs de pétrole vont mettre des conditions à son exportation.

Depuis 1965, des crédits de l'Etat ont été accordés par le biais de la Délégation générale à la recherche scientifique et technique à des laboratoires pour faire progresser les accumulateurs classiques, mettre au point des accumulateurs nouveaux et des piles combustibles.

C'est en 1969 qu'apparaît sur le marché un véhicule électrique de conception nouvelle, réalisée par les frères Jarret. C'est un engin à 3 roues, piloté au moyen d'un levier, permettant de transporter 2 passagers à la vitesse de 25 à 30 KM/H.

Actuellement, les voitures électriques sont employées uniquement comme véhicules d'entretien, de livraison essentiellement. Renault a fabriqué quelques R5, Peugeot des camionnettes J7, 6 exemplaires de minibus (50 places).

Il faut dire que la voiture électrique se heurte à un problème technique de taille, qui n'est toujours pas résolu : l'énergie électrique se stocke très difficilement et une voiture électrique suppose des accumulateurs très lourds et encombrants à l'autonomie relativement restreinte. Mais ces difficultés techniques seraient un moindre obstacle pour des voitures qui ne seraient pas destinées à parcourir de longues distances ni à faire des performances de vitesse, pour les villes par exemple, et qui auraient l'insurmontable avantage d'être silencieuses et propres.

Quant aux infrastructures spécialisées pour la recharge ou l'échange des batteries qui n'existent pas encore, c'est un problème politique et économique plus que technique. Ces infrastructures ne sont pas en elles-mêmes plus difficiles à mettre en place que celles qui existent pour l'acheminement et le traitement de l'essence. Mais cela va à l'encontre de trop d'intérêts, en particulier ceux des trusts pétroliers.

Les voitures électriques sont aujourd'hui d'une utilisation très limitée encore et cela n'est pas étonnant car les recherches dans ce sens restent elles-mêmes limitées.

TRAVAILLEURS EN LUTTE

CIP HAISNES-LEZ-LA-BASSEE (Pas-de-Calais) :

548 JOURS D'OCCUPATION

Le 14 janvier, le personnel de la CIP, entreprise de textile d'ameublement, recevait dans les locaux de l'usine des journalistes et des délégations de travailleurs des entreprises de la région. Il s'agissait d'expliquer la convention que le syndicat CFDT et le groupe belge VELDA venaient de signer.

Après dix-huit mois d'occupation, les ouvrières de la CIP ont obtenu la réouverture de l'usine.

Mais elles étaient 118 à occuper cette usine. La convention ne prévoit dans l'immédiat d'en réembaucher... que douze ! Ce n'est que progressivement que le groupe VELDA s'engage à redonner un emploi aux 118 employées de la CIP. Pour cela VELDA sera dispensé d'impôts pendant trois ans, touchera environ deux millions d'anciens francs par ouvrière embauchée, puis ensuite des primes à la formation. Ainsi dans trois ans peut-être, si tout

se passe bien, toutes les ouvrières de la CIP auront retrouvé un emploi.

C'est donc bien loin d'être une victoire. Mais pourtant, à l'assemblée générale, l'ambiance était quand même bonne, car les 118 ouvrières ont l'impression d'avoir forcé la main de l'Etat et des patrons.

Le nord de la France est rempli de petites entreprises similaires, où les patrons choisissent

de fermer les portes et de jeter le personnel à la rue.

En s'organisant pendant 548 jours pour occuper jour et nuit, pour organiser des ventes de tissu afin de se payer sur le capital, les ouvrières ont découvert la solidarité. Elles se sont aussi attiré le respect et la sympathie de tous les travailleurs de la région, même si l'avenir est encore incertain pour elles.

Correspondant LO

**CHANTIERS
DE L'ATLANTIQUE
(SAINT NAZAIRE) :**

Après l'occupation

Depuis la levée du lockout aux Chantiers de l'Atlantique, avant Noël, quand les syndicats avaient fait lever l'occupation du pétrolier et des Chantiers eux-mêmes sans contrepartie, la direction veut montrer qu'elle a conservé l'initiative.

Dans un premier temps, c'est sur les heures de vacation des délégués que les patrons ont serré la vis. Jusqu'à présent, la politique patronale était très souple à ce niveau. Il n'en sera plus de même à l'avenir.

D'un autre côté, la maîtrise a

reçu des consignes pour la chasse au « temps mort » aux embauches et aux débauches. Des lettres d'avertissement ont été envoyées aux travailleurs trop souvent malades au goût des patrons. Les licenciements d'intérimaires se multiplient dans tous les secteurs. Des bruits circulent sur la suppression d'avantages acquis. Et en ce moment, des menaces de licenciement planent sur un travailleur qui avait eu une altercation avec son chef.

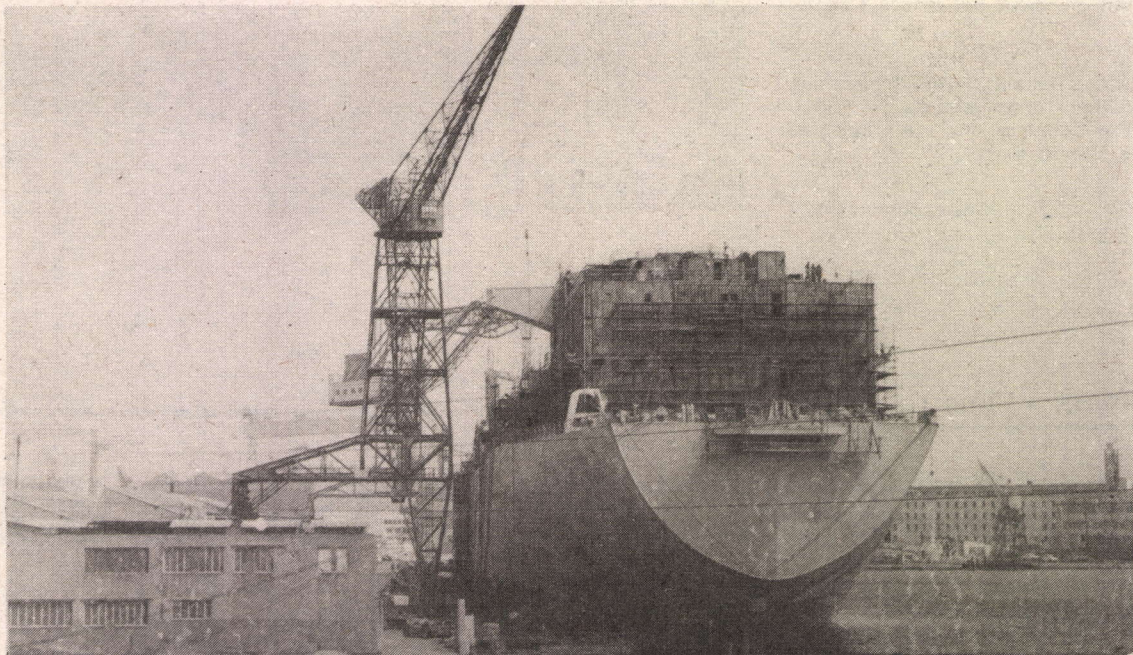
Face à cela l'attitude des syndicats est plus que timorée. Après avoir déçu un grand nombre de

travailleurs en laissant partir le pétrolier, les trois organisations syndicales n'ont fait que programmer des débrayages épisodiques, qui sont devenus très minoritaires puisque c'est seulement environ 30 % de l'effectif qui a participé à la dernière consultation intersyndicale, visant à faire plébisciter leur mode d'action. Bilan : les syndicats ont reçu le soutien de seulement 23 % du personnel !

En ce moment, les travailleurs sont un peu désorientés et reprennent plus l'idée « Tous en

semble contre le p'an Barre » que celle de la grève active aux Chantiers.

Pour les syndicats, les responsables de tout cela ce sont... « les agitateurs gauchistes ». Ils les attaquent verbalement dans les meetings et ils ont tenté d'empêcher la diffusion de tracts d'extrême-gauche sur le terre-plain. Mais plus qu'à l'ordinaire, de nombreux travailleurs protestent contre le manque de démocratie syndicale et le rôle de censeurs que veulent jouer les dirigeants syndicaux.



CHEQUES POSTAUX (Rue des Favorites - Paris) :

Non au travail au rendement

Les centres de chèques postaux parisiens ne sont pas en dessous de leur réputation d'entreprises où les cadences de travail sont parfois intenable. L'insuffisance générale des effectifs, les déplacements incessants accroissent la surcharge de travail.

Mais parfois les employées ont « ras-le-bol » des cadences et réagissent.

Au Service bancaire, l'un des pires services intérieurs des chèques, un groupe d'employées a décidé de refuser le chronométrage. Et pour cela nous avons mêlé les chèques que nous venions de vérifier, pour qu'on ne puisse savoir ce qui provenait de telle ou telle d'entre nous.

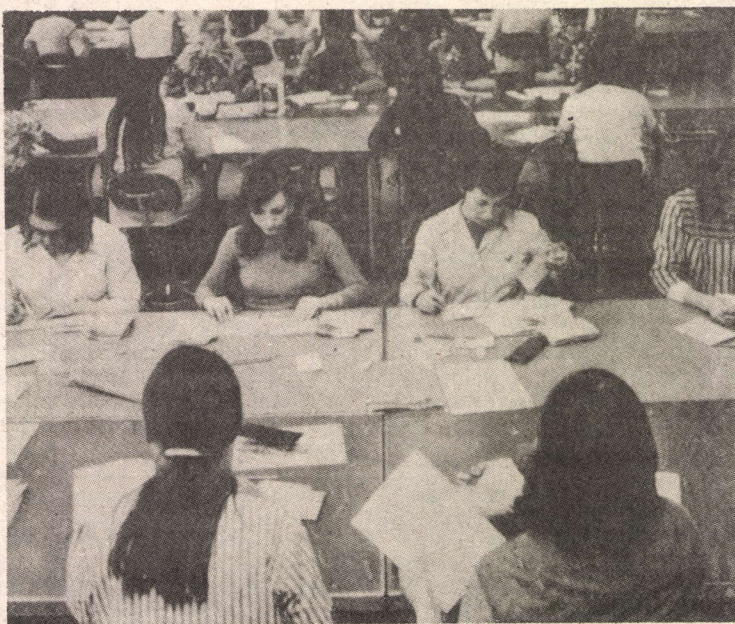
Bien entendu, la direction a sanctionné une militante d'un procès-verbal (une sorte d'avertissement qu'il faut retourner signé à l'administration), sous un prétexte mensonger. Mais alors,

ce sont les employées qui travaillent autour d'elle qui ont signé le PV en signe de solidarité.

Dans un autre service, les Changements d'adresses, par manque d'effectifs, des employées effectuent un travail qui n'est pas le leur : la « sortie » des dossiers des usagers. En principe la quantité prévue est de 33 par jour et par personne. Devant le nombre bien supérieur de dossiers (un tiers en trop), des employées ont rendu le surplus. Là aussi l'une d'entre elles a été sanctionnée d'un PV au motif fantaisiste. Mais, là aussi, le service concerné a signé le procès-verbal.

La lutte des employés pour obtenir un rythme de travail décent doit être continuée. Mais on voit que parfois les menaces et sanctions de l'administration sont totalement inefficaces.

Correspondant LO.



BESANCON :

L'action des travailleurs handicapés du CAT

Le CAT est un atelier protégé qui a été créé en 1962 pour fournir du travail et une occupation aux handicapés. Devant les menaces qui planent aujourd'hui pour ceux-ci ainsi que pour le personnel d'encadrement, au CAT de Besançon, un militant CFDT explique :

« Le conseil d'administration du CAT vient de découvrir qu'il y avait un déficit de 350 000 F dans les caisses. Pour résoudre le problème il menace de licencier 40 personnes de l'encadrement et de baisser le salaire des handicapés à 70 % du SMIC, qui est le maximum prévu par la loi du 25 février 1970.

Le CAT de Besançon a un statut particulier. Dans les autres CAT, on ne fait que de la sous-traitance où les handicapés sont occupés à des petits travaux, comme dans les asiles ou les prisons. Le CAT, lui, fonctionne comme une véritable entreprise. Ici on fabrique des meubles de qualité. Les handicapés ont donc un travail plus intéressant. Mais pour que cela soit à peu près rentable, il y a un personnel d'encadrement constitué surtout d'ouvriers qualifiés plus nombreux que dans les autres CAT. C'est ce personnel supplémentaire que l'on veut licencier aujourd'hui, ce qui revient à supprimer la production de meubles et faire faire aux handicapés de la sous-traitance. De plus, le conseil d'administration s'attaque au SMIC, touché actuellement par tous les handicapés. C'était un acquis de la grève que nous avions menée en février 1975. Dans les autres CAT, les salaires s'échelonnent entre 100 et 900 F. C'est une sanction des handicapés !

— Mais le CAT ne touche-t-il pas de subventions ?

— Si, le CAT est subventionné par la Direction de l'action sanitaire et sociale (DASS) qui verse un prix de journée. En fait, ce prix de journée ne sert qu'à payer les frais d'encadrement, le chauffage, l'entretien des locaux, etc. Les handicapés, eux, sont payés sur leur travail. D'ailleurs la DASS menace de retirer sa subvention si l'on ne revient pas à une situation normale, c'est-à-dire à payer les handicapés à 70 % du SMIC.

— Comment luttez-vous actuellement ?

— Nous organisons surtout des actions de popularisation pour faire connaître notre situation. Nous sommes allés par exemple au Mammoth, une semaine avant Noël, et nous avons bloqué les caisses, refusant de payer les marchandises plus de 70 % de leur prix. Nous avons organisé une marche funèbre avec un cercueil sur lequel était inscrit « ci-gît un handicapé payé à 70 % du SMIC ». Nous avons décidé de faire une action de ce type toutes les semaines afin que l'on ne nous oublie pas. On ne veut pas se mettre en grève actuellement, ça leur enlèverait une belle épine du pied. Ils pourraient fermer la boîte. Mais nous saurons nous défendre et nous irons jusqu'à l'occupation des locaux s'il le faut. Les camarades ont reçu un choc lorsqu'ils ont appris les décisions du conseil d'administration. Beaucoup avaient prévu leur budget en fonction du SMIC. Il y en a qui ont fait l'achat d'un frigo ou d'autre chose. Et pour eux c'est une vraie catastrophe.

Dans la plupart des autres centres, les handicapés ne sont même pas syndiqués. Il est interdit aux handicapés de se syndiquer, sous prétexte qu'ils sont subventionnés. Ils ne sont pas considérés comme des travailleurs à part entière. »

Les élections de délégués à Renault - Billancourt

Les élections de délégués du personnel viennent de se dérouler, aux usines Renault de Billancourt, pour le premier collège professionnel, le jeudi 13 janvier dernier. Lors des précédentes élections professionnelles à la RNUR, que ce soit à Flins, à Cléon, à Sandouville ou même encore tout récemment en novembre dernier pour les élections du CE à Billancourt, les résultats indiquaient une plus ou moins forte progression, mais progression tout de même, de la CFDT au détriment de la CGT.

Or cette fois-ci, à Billancourt, c'est tout le contraire qui s'est produit.

La CGT, avec 72,14 % des voix exprimées, progresse de 2,3 % et gagne 4 élus. La CFDT, elle, non seulement ne progresse pas mais perd des voix (0,8 %) ainsi que deux élus. Ce renversement de tendance semble bien s'expliquer en grande partie par la politique menée par la CFDT-Renault.

En effet, ces derniers mois, la direction du syndicat CFDT s'est évertuée à écarter de responsabilités diverses nombre de militants révolutionnaires, cherchant querelle au moindre prétexte et ne craignant pas d'employer manœuvres et méthodes bureaucratiques pour cela. Le point final de cette orientation, bien dans la ligne des déclarations d'Edmond Maire, a été la désignation par la direction du syndicat des têtes de listes pour les élections de délégués du personnel, et l'élimination de quatre militants révolutionnaires dont un de Lutte Ouvrière et trois de la LCR. Pour compléter le tout, la CFDT, prenant délibérément le risque d'apparaître en position de faiblesse et de perdre

des voix, est même allée jusqu'à ne présenter que des listes extrêmement réduites : 18 candidats au lieu de 98. Cette décision étant prise prétendument pour se protéger des ratés éventuels, mais en fait pour assurer l'élimination des indésirables et ne même pas permettre aux travailleurs de faire leur choix.

Nombre de travailleurs ont été choqués par la présentation de ces listes pratiquement vides. En particulier, c'est dans les secteurs où des militants CFDT ont été éliminés des listes que la CFDT enregistre ses plus forts reculs. Bon nombre de votants CFDT, ne voyant pas de militants CFDT de leurs secteurs sur la liste et constatant l'extrême minceur de celles-ci, ont préféré voter pour un autre syndicat ou encore s'abstenir.

Chez Renault, la CFDT paye une politique dans laquelle le « D » de « Démocratique » n'a que peu de choses à voir.

Correspondant L.O.



RNUR - Flins :

LES DIRIGEANTS DE LA CGT SE MOBILISENT... POUR NE PAS PERDRE LE C.E. !

Depuis quelque temps, la CGT Renault-Flins est en effervescence. De nouveaux permanents font leur apparition. Des réunions sont convoquées. L'une d'entre elles a même eu lieu avec Henri Krasucki. On y explique en long et en large aux militants qu'ils doivent se mobiliser. On annonce la venue, uniquement pour cette campagne, de près d'une vingtaine de permanents, dégagés pour l'occasion de différentes instances syndicales. De grands moyens

seront mis en œuvre comme on n'en a jamais vu à Flins, des visites seront faites dans tous les foyers de travailleurs immigrés, des journées exceptionnelles d'intervention seront organisées, un nombre incroyable de tracts distribués !

Que se passe-t-il ? Tout simplement, dans moins d'un mois, il y aura les élections au comité d'entreprise. C'est pour cela que l'objectif est d'aller convaincre

tous les ouvriers de l'usine de voter CGT, et d'abord de convaincre les militants CGT eux-mêmes, qui en ce moment n'ont pas un moral très élevé.

Cela fait suite au mécontentement que, à plusieurs reprises, la CGT a soulevé contre elle dans l'usine, en écartant des militants révolutionnaires des listes de délégués du personnel, puis en tentant de licencier des serveuses du comité d'entreprise.

Voilà pourquoi la grande peur de perdre la majorité au CE mobilise aujourd'hui les dirigeants de la CGT à Renault-Flins. Mais il est particulièrement choquant de voir qu'aujourd'hui, par souci électoraliste, ils envisagent d'effectuer un travail de propagande dont ils n'ont pas fait le millième pour organiser les travailleurs de l'usine pour la défense de leurs revendications !

Correspondant L.O.

AIR FRANCE

(Blanqui) :

Examen

ou concours

de beauté ?

Si vous souhaitez travailler à Air France en tant qu'agent commercial et si vous êtes une femme, attention ! On vous demandera de répondre à des critères physiques précis de taille et de poids. Supposons ainsi que vous mesuriez 1,65 m. Eh bien, vous devez impérativement peser entre 49 et 57 kgs. Et à une taille de 1,58 m correspondra obligatoirement un poids de 43 à 51 kgs. C'est ce que nous apprend un avis d'examen largement affiché dans tous les étages à Blanqui et qui précise de plus que les candidates doivent « avoir une silhouette permettant de porter l'uniforme avec élégance ».

Quant aux hommes, les conditions sont de prime abord moins draconiennes. On ne leur demande que de mesurer entre 1,65 m et 1,90 m. Mais dans la réalité, leur aspect physique et leur présentation détermineront également la décision d'embauche.

Air France a beau posséder en Concorde l'avion le plus moderne du monde, comme elle se plaît à le qualifier, ses dirigeants, eux, partagent les idées les plus rétrogrades et conformistes de la terre.

Correspondant L.O.

Norton
(La Courneuve) :

C'EST LE PATRON QUI IMPOSE SA POLITIQUE

Chez Norton, la direction a l'épiderme sensible. C'est ainsi qu'elle s'est illustrée à deux reprises, récemment, pour bien montrer qu'elle entendait rester « maîtresse » dans son entreprise et qu'elle ne tolérerait pas que d'autres qu'elle puissent s'exprimer.

En effet, deux militants du Parti Communiste étaient sanctionnés d'un avertissement pour avoir osé coller des affichettes de propagande, tandis que la chef du personnel en personne arrachait les affiches du PC qui avaient été posées sur les murs de la cantine.

Ainsi Giscard peut se rassurer : point n'est besoin d'une loi pour limiter l'expression politique dans les entreprises. Les patrons sont là et veillent.

Le Parti Communiste a fait cir-

culer une pétition pour protester contre ces sanctions et nombreux ont été les travailleurs qui, en la signant, ont répondu à la direction que, le droit de faire de la politique, ils le prenaient, que cela lui plaise ou non.

Correspondant L.O.

GAN (Paris) :

LA DIRECTION S'EN PREND AUX LIBERTES POLITIQUES DES EMPLOYES

La direction du Gan (Groupe des Assurances Nationales) n'avait pas attendu les déclarations de Giscard d'Estaing pour s'attaquer aux libertés politiques des travailleurs. Mais depuis le début du mois, elle multiplie les interventions, les menaces et les sanctions.

C'est ainsi que, mardi 4 janvier, elle faisait intervenir la police pour empêcher un député du PCF de prendre la parole devant

l'immeuble de la rue du Paradis (dans le 10^e arrondissement). Vendredi 7, c'était à la tour Gan de la Défense qu'une vendeuse de l'Humanité-Dimanche se faisait bousculer par un cadre du service Immobilier. Mardi 11, un militant du PCF, employé de l'immeuble Paradis, était sanctionné d'un blâme par le conseil de discipline. Motif : au mois de décembre, il avait distribué des tracts politiques à l'entrée. La direction prétend que l'entreprise n'est pas un lieu pour faire de la politique. Pourtant elle ne se gêne pas, elle, pour en faire.

C'est ainsi qu'au mois de décembre dernier, elle a généreusement accordé une demi-heure payée aux employés de Strasbourg pour aller applaudir Giscard. C'est ainsi qu'elle a reçu de nombreuses fois des personnalités connues de la droite française (Chaban Delmas lors de l'inauguration du siège de Bordeaux, par exemple, en novembre dernier).

Au GAN, la direction fait de la politique. Comme tous les patrons. Et pour elle, l'employé idéal, c'est quelqu'un qui ne s'occupe pas de ses affaires... et

qui dépose ses idées au vestiaire.

Correspondant L.O.

CGCT (Vaugirard - Paris-15) :

LE ZELE DES SERVITEURS DE LA DIRECTION

Depuis quelque temps déjà la direction a l'intention de limiter, voire d'interdire la présence des délégués à l'intérieur de certains services dits confidentiels, comme ceux du Traitement, des Données, de la paye et de la Comptabilité. Certains chefs se sont contentés de protestations verbales, comme celui du service de la paye le lundi 10 janvier. Mais il en est un au service Comptabilité-immobilisations qui a joint la parole au geste en expulsant une déléguée. Il faut dire que cet individu est connu à CGCT pour son zèle sans égal, sa vue basse et ses sautes d'humeur. La direction, devant une délégation des sections syndicales CGT, CFDT et FO, s'est engagée à revoir la question. Une affaire à suivre.

DANGER : USINES !

CREUSOT-LOIRE (Le Creusot) :

Avec la peau des autres

A Creusot-Loire, mardi 4 janvier, aux Aciéries du Breuil, un travailleur a été grièvement blessé.

Son frère, pontonnier, tentait de glisser une lingotière dans une fosse déjà occupée par d'autres lingotières. La place restante étant trop étroite, la lingotière s'est bloquée et a glissé hors des pinces du pont, puis elle est tombée. L'ouvrier qui travaillait à proximité n'a pu fuir

à temps et la lingotière de 4 tonnes lui a écrasé la jambe.

Son frère, bouleversé par l'accident, a été pris d'une violente crise de nerfs puis est tombé en syncope.

Les Aciéries du Breuil, c'est le secteur le plus dangereux de l'usine du Creusot.

En 1971 un four explose. Bilan : deux morts, un autre est tué par un broyeur.

En 1974 un électricien est tué

par le courant électrique sous tension de 5.000 volts.

En 1976, un travailleur est tué par de l'oxygène enflammé.

Le nombre de brûlés, de mutilés ne se compte plus aux Aciéries. La direction tente dans tous les cas de reporter les torts sur les travailleurs et de dégager à tout prix sa responsabilité.

Les travailleurs des Aciéries, touchés par cet accident, accu-

saient la direction de ne mettre aucun moyen à leur disposition pour respecter la sécurité. Pour tous, c'est la direction qui est responsable, et beaucoup de travailleurs ont invité leurs camarades à arrêter le travail et à quitter l'usine en signe de protestation. Tous sont partis et dans chaque équipe, une heure de grève a été suivie à 100 %.

Correspondant LO.

RATEAU (La Courneuve) :

A la guerre comme à la guerre

A l'usine Rateau de La Courneuve (banlieue parisienne) les accidents matériels et corporels se succèdent à un rythme élevé.

Deux ateliers détiennent le triste record des accidents : l'atelier « Est » et surtout l'atelier des Ailettes où de nombreux OS et professionnels travaillent au fraisage. Dans ce dernier atelier, voir une fraise qui éclate en projetant des morceaux de métal coupants et meurtriers à entour est devenu courant. La fréquence des accidents est ahurissante si l'on s'en tient à ces derniers mois. A

la mi-mai : trois accidents à l'atelier « Est » et à la plate-forme d'essai où un caisson sous pression explose, crevant une verrière située à huit mètres de haut. Mi-juin : un nouveau accident aux Ailettes où une fraise éclate. Mi-juillet : c'est une pièce de plusieurs tonnes qui tombe d'un tour vertical. Au mois d'août : un camarade se fait happer la main par un train de fraises ; ailleurs une nouvelle fraise vole en éclats, un morceau de métal va se ficher dans les côtes d'un travailleur. Début septembre, cela continue

aux Ailettes avec un nouvel éclatement de fraise. A la fin du mois une polisseuse blesse un compagnon. En octobre de nouveaux accidents ont lieu : un ressort de polisseuse, tel une balle de fusil, termine sa trajectoire en défonçant un mur. Par chance, à ce moment précis, l'ouvrier qui est à ce poste se baissait. La même semaine, aux Antilles, deux fraises éclataient. Encore, encore, la liste des accidents s'est allongée à la fin de l'année (88 accidents rien qu'au troisième trimestre pour un effectif de 1.658 travail-

leurs, dont la moitié dans les bureaux).

Ces jours-ci, des accidents au fraisage ont recommencé. Cela devient si fréquent qu'un travailleur qui s'indignait, s'entendit répliquer par un autre, plus vieux, dans l'atelier : « et alors, tu n'as pas fait la guerre ? ».

Et oui, à l'usine, c'est un peu ça : la guerre. Une guerre que la direction mène contre notre sécurité et notre santé.

Correspondant LO.

BOURGOGNE-ELECTRONIQUE

(Dijon) :

La direction revend des équipements dangereux

A Bourgogne-Electronique (Dijon), filiale de Thomson-CSF, on fabrique des composants électroniques à base de céramique. Les résistances, une des principales productions de l'usine, ne sont pratiquement plus fabriquées depuis un an, même si les stocks continuent à être écoulés ; cela pour des raisons de réorganisation de la CSF, sans doute, mais aussi à la suite de plusieurs accidents graves. Le procédé de fabrication-bâtiment F était en effet particulièrement dangereux : les tronçons de céramique, chauffés aux extrémités, étaient plongés dans un flacon de nickel-carbonyl, produit dont les émanations extrêmement dangereuses étaient récupérées par une aspiration et déversées dans l'atmosphère au-dessus de l'usine et du quartier environnant.

De nombreuses intoxications ont eu lieu jusqu'à l'intoxication massive de février 1973, conduisant une vingtaine d'ouvrières à l'hôpital. Suite à cet accident, la direction avait installé, fin 1974, une cheminée de crémation des vapeurs toxiques ; mais celle-ci, mal réglée, les avait refoulées dans le bâtiment F, provoquant l'intoxication d'une quinzaine de travailleurs dont deux durent

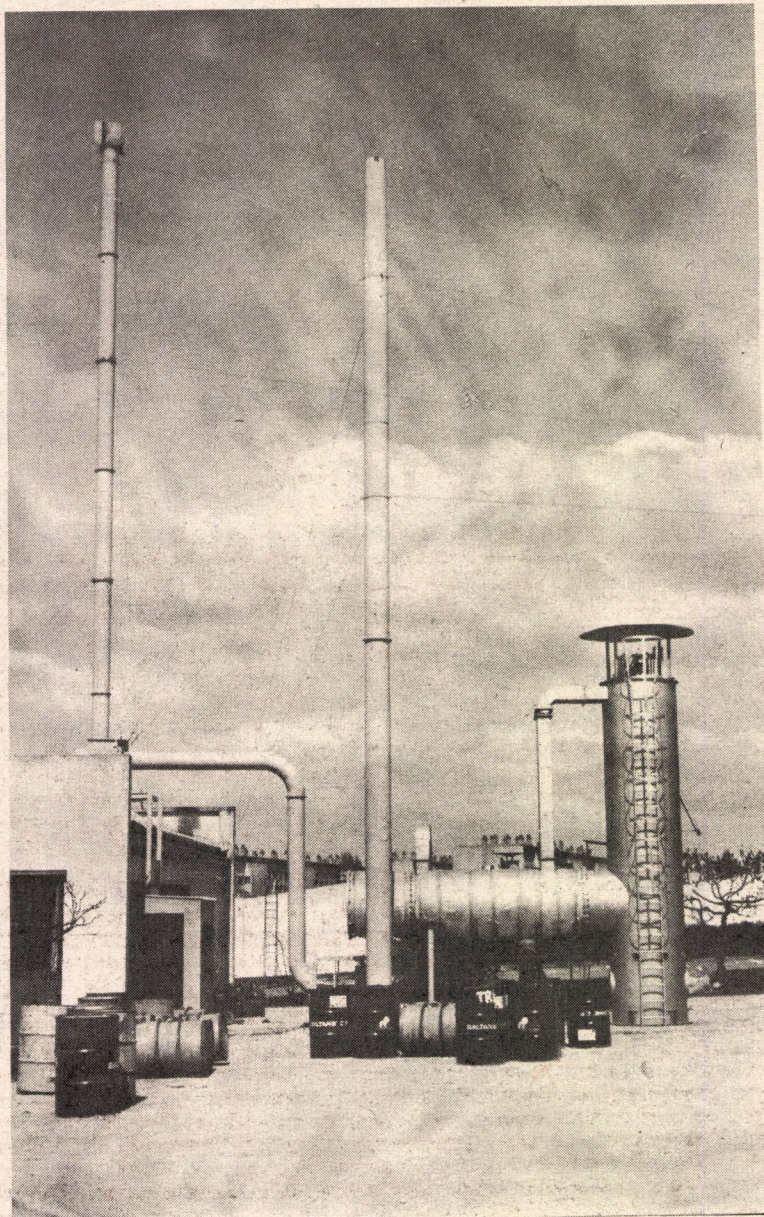
être hospitalisés.

Après divers essais, le bâtiment F est donc resté à l'abandon. Mais ce n'était pas perdu pour tout le monde ! La CSF a trouvé moyen de revendre ce procédé de fabrication avec tout le matériel : une équipe d'ingénieurs vietnamiens est venue à l'usine en septembre 1976 l'étudier pour finalement le racheter... y compris la fameuse cheminée de crémation dont personne finalement ne peut assurer de l'efficacité.

La direction de Bourgogne-Electronique a mis les ingénieurs vietnamiens au courant des dangers, d'une façon pour le moins tendancieuse : « C'est un produit très dangereux et il faut prendre beaucoup de précautions, mais on a ici une personne qui y travaille depuis 16 ans et elle est en très bonne santé ! »...

Pour la Thomson, c'est une bonne affaire de plus : ses composants électroniques ont équipé pendant trente ans les armes françaises ou américaines qui ont détruit le Vietnam. Aujourd'hui, c'est pour quatre milliards de francs qu'elle lui revend un équipement industriel meurtrier pour les travailleurs qui l'utilisent.

Correspondant LO



LE PUY-EN-VELAY
(Haute-Loire) :

NON aux licenciements

Depuis quelques mois, les Tanneries Françaises menacent de licencier 172 travailleurs au Puy. Seulement ceux-ci ne l'entendent pas de cette façon. Ainsi, vendredi 14 janvier, à 8 heures du matin, à l'initiative des militants CGT et CFDT de l'entreprise, les tanneurs du Puy sont allés demander au directeur général d'annuler les licenciements. Devant son refus, ils l'ont « conduit » à l'inspection du travail où il est resté pendant douze heures.

Pendant ce temps, dans la rue, une manifestation s'est organisée tandis que d'autres grévistes occupaient le standard et la conciergerie des Tanneries. Les manifestants réussirent à se procurer les listes des 172 licenciés et les brûlèrent symboliquement dans la rue.

Devant cette manifestation, la préfecture a mobilisé CRS et gendarmes, se préparant à l'épreuve de force car elle craignait les réactions des manifestants devant le refus de revenir sur les licenciements. A 20 heures, à l'appel des syndicats, les manifestants se dispersèrent. Mais l'attitude des TFE et de la Préfecture n'ont en tout cas fait que renforcer la détermination des tanneurs du Puy, qui se préparent à d'autres actions.

Correspondant LO

LEROY-SOMER
(Angoulême) :

Tout pour la production

La fonderie Leroy-Somer à Angoulême est connue pour les nombreux accidents qui s'y produisent. Lundi 10 et mercredi 12 janvier, deux accidents ont eu lieu sur le même poste.

Au grenailage (désablage des pièces brutes) un fenwick dépose des bennes pleines aux pieds des ouvriers qui les déchargent pour les mettre dans la grenailleuse. Le chauffeur de fenwick est obligé de faire un véritable slalom entre les bennes et les camarades travaillant à proximité, car là où il faudrait trois ou quatre véhicules, deux seulement sont en service, et de plus, ce travailleur a le chef continuellement sur le dos, cherchant à le faire presser.

Résultat : deux camarades en trois jours se sont retrouvés à l'hôpital ; le premier a eu la cheville coincée entre deux bennes heurtées violemment par le fenwick, le deuxième a reçu une benne sur le talon.

Pourtant depuis longtemps les travailleurs et les syndicats avaient réclamé au patron qu'il assure la sécurité des travailleurs sur ce poste. Rien n'a jamais été fait. La direction Leroy-Somer a choisi la productivité et la rentabilité plutôt que la sécurité. Comme d'habitude !

Correspondant LO

LE JUGE FAYARD DIT LE SHERIFF

d'Yves BOISSET

Le scandale que représente l'empressement du juge des Référé à satisfaire à la demande du SAC aura au moins servi à faire une large publicité au film d'Yves Boisset. Le juge Fayard dit le Shériff.

C'est là un bon film, qu'il faut voir. L'histoire qu'il relate, malgré la traditionnelle mise en garde signalant que les faits évoqués relèvent de la fiction, est bel et bien liée à la réalité. Et à une réalité qui n'a rien de bien reluisant.

Pour la dénoncer, Yves Boisset n'y va pas par quatre chemins, comme il en a donné l'habitude dans ses précédents films.

Bien que la trame de fond soit l'affaire du juge Renaud, assassiné à Lyon en juillet 1975 à la suite de son enquête sur les activités du « gang des Lyonnais », Yves Boisset a mêlé dans son film plusieurs autres affaires qui ont défrayé la chronique judiciaire ces dernières années : l'affaire de Charette avec la mise en prison préventive d'un patron responsable d'un accident mortel du travail; l'affaire Ceccaldi avec la tentative de mutation-promotion — sanction en vue d'étouffer une enquête sur les pratiques illicites des grandes sociétés pétrolières; l'affaire du hold-up de la poste de Strasbourg...

Et ce sont tous ces faits-là, bien réels, enchaînés les uns aux autres et auxquels est confronté le juge Fayard, qui font du film une démonstration éclatante de la nature de la justice de ce pays.

Il montre des personnages qui sont sans doute un peu sommairement dépeints du point de vue de leur psychologie personnelle. C'est le cas surtout du jeune juge, interprété par Patrick Dewaere : s'il est la plupart du temps fort sympathique et évoque les « juges rouges » du Syndicat de la Magistrature, il semble d'une naïveté assez peu vraisemblable tout de même dans ce milieu. D'autant plus que le juge Renaud, auquel l'histoire se réfère, n'avait quant à lui rien d'un preux chevalier de la justice...

Le personnage est donc sans conteste idéalisé, ce qui fait sans doute partie des ressorts dramatiques de l'œuvre. Mais, ces réserves faites, le film est passionnant et, en quelques images, la plupart des autres personnages sont situés d'une manière percu-

tante et qui sonne juste. Du patron d'usine au secrétaire d'Etat, de l'ancien des commandos OAS au procureur de la République, la caractérisation va à l'essentiel.

Le juge Fayard finit assassiné. Et cet assassinat — qui ne conclut pas vraiment le film puisqu'un de ses jeunes collègues tente apparemment de reprendre le flambeau — administre la plus dramatique des leçons de choses : même si des individus — exceptionnellement — tentent d'améliorer le système en nourrissant des illusions sur la possibilité de « transformer l'humanité », ils ne peuvent finalement rien changer de fondamental à la façon dont la justice est rendue aujourd'hui. Car cette justice-là est une justice au service des bourgeois, des patrons : dans ce cadre de classe il n'est pas permis de dépasser un seuil. Au-delà, la violence pure et simple relaye les pressions et les chantages ordinaires, pour faire le silence sur les sales affaires des gens en place.

Un film qui vient, avec talent et à point nommé, alors que le meurtre d'un prince-député, avec tout ce qu'il a révélé sur l'imbrication étroite du monde de la politique, des affaires et des truands, est encore tout frais dans les mémoires...

Juliette ARONI



En haut, Patrick Dewaere dans le rôle du juge Fayard. En bas, à droite, Yves Boisset et son avocat M^e Chazal.

« Le danger de l'image » et le danger... du SAC

Samedi 15 janvier, Yves Boisset, réalisateur du film *Le Shériff*, et son défenseur M^e Chazal ont tenu une conférence de presse à propos de la censure dont le film a été victime. Yves Boisset et son défenseur ont, en particulier, dénoncé le précédent que peut constituer la censure appliquée au *Shériff*. Selon M^e Chazal, « la motivation de l'ordonnance du juge des Référé, qui a pris la décision de censurer le film, est l'impact tout particulier du cinéma, ce qu'il appelle « le danger de l'image ». On peut craindre qu'une jurisprudence se forge là-dessus et que la censure soit de plus en plus importante ».

Pourtant, ajoute l'avocat de

Yves Boisset, « le SAC dépasse la fiction. Nous avons consulté les journaux depuis dix-huit ans, et il a alimenté bien régulièrement la chronique. Et l'on nous a répondu que le cinéma est en substance dangereux, et, au nom de l'image, on a censuré le film. Le SAC a obtenu ce qu'un simple particulier n'aurait pu obtenir... ».

Avant même la censure à la demande du SAC, Boisset a-t-il rencontré des difficultés ? Non, répond-il, ça n'a pas vraiment été le cas. On n'a pas rencontré un enthousiasme débordant auprès du ministère de la Justice et de celui de l'Intérieur. Et quand je dis cela, c'est un euphémisme. On a eu aussi des menaces diffuses, dont on ne sait pas si

elles sont réelles. Et puis, le soir où on a tourné la mort du juge Fayard, une voiture est sortie du parking et, par la fenêtre de la voiture, un bras est sorti et a tiré deux coups de revolver, mais évidemment pas dans l'intention de tuer Patrick Dewaere. On n'a pas su si on devait accorder une grande importance à ça, si c'était le fait de mauvais plaisants ou autre chose de plus sérieux. Nous avons eu aussi une mise en garde des policiers de la région de Saint-Etienne, qui nous ont dit que, dans le coin, « ils étaient très forts... ».

En tous cas, les ridicules « bip-bip » par lesquels les juges des Référé ont cru bon de faire remplacer dans le film, les mots

« SAC » et le voile noir qui, dans une image, recouvre une carte de la même organisation constituent des précédents bien inquiétants pour la liberté d'expression à l'écran. « On se plaint, dit Boisset, qu'on ne fasse pas en France un film comme *L'affaire Mattéi*, ou *Les hommes du Président*, films qui mettent en cause certaines personnes réelles, bien plus que mon film. En France, juridiquement, il est impossible de faire un tel film. Mon film est un peu mutilé, mais on est allé à la limite extrême de ce qui est possible. Et si l'on ne se bat pas contre la mesure qui vient d'être prise, le cinéma français sera encore plus affaibli... ».

Pourquoi « le juge Fayard » ?

Yves BOISSET s'explique :

« Je voulais parler de cette nouvelle génération de magistrats et de policiers qui sont en fait des enfants de 68. Car les flics et les juges qui ont aujourd'hui 28 ans avaient 20 ans en 68, et ils ont été marqués suffisamment par le mouvement de Mai 68 pour qu'ils envisagent d'exercer leur métier différemment. Je considère que le moment est dépassé de tirer à boulets rouges sur les flics et les juges, car il y a des gens qui à l'heure actuelle essaient de faire autre chose de la police et de la justice. Il y a beaucoup de jeunes policiers qui sont socialistes et qui ont une activité syndicale réelle. Ça doit exister, des gens honnêtes, et cela, quel que soit le régime. Il vaut mieux que la justice soit rendue par des gens honnêtes, différents en tout cas de ceux qu'on a connus pour la génération précédente.

C'est plus évident pour les juges que pour la police, car il y a le Syndicat de la Magistrature qui fait pas mal parler de lui.

Dans le film, j'essaie de montrer que le juge Fayard, qui n'appartient pas d'ailleurs au Syndicat de la Magistrature et qui est en relations avec un autre juge, s'efforce tout comme

ce dernier de faire son boulot, c'est-à-dire de rendre la justice dans la société telle qu'elle est. Le problème avec Fayard, et je me suis inspiré de la réalité pour le décrire, c'est que les pressions qu'il subit, les menaces, l'amènent à utiliser parfois les mêmes armes que ses adversaires, et cela est intolérable. Pour ma part je pense qu'il ne faut pas céder à cela.

— On te reproche de faire des films trop schématiques et même simplistes. Qu'est-ce que tu en penses ?

— On tombe dans la dualité qui affecte la vie intellectuelle en France, entre le cinéma d'auteur, intellectuel, et le cinéma dit commercial, considéré comme péjoratif. Et je trouve cela absurde. Le film est fait dans une perspective publique. Par exemple on peut voir que ce qui est resté du cinéma américain des années 40, ce ne sont pas les films intellectuels absolument invisibles aujourd'hui, mais ceux qui étaient accessibles à un large public. Ça n'a rien de deshonorable. Au départ, un film doit être considéré comme un spectacle. Il faut donc utiliser les mêmes armes que pour tous les spectacles.

Je pense que ce simplisme qu'on me reproche se situe au niveau du langage. C'est un simplisme de propos. Si je disais les choses de façon plus recherchée, ça marcherait moins bien. A mon avis, plus on peut dire les choses simplement, plus elles sont attrayantes et mieux c'est. Un spectacle, c'est fait pour être vu par le plus de gens possible et ça n'a donc rien d'infamant de le faire dans ce sens-là, au contraire.

Je voudrais revenir sur l'aspect simpliste du film. Je pense que, justement, il n'est pas du tout simpliste. Par exemple je n'adhère pas du tout au personnage du juge Fayard, sympathique au départ mais qui finit par utiliser les mêmes méthodes que ses adversaires. Quand il brutalise le truand blessé ou quand il fait irruption dans la boîte de nuit, il s'agit là de faits authentiques. Je pense que, s'il en est arrivé là, c'est qu'il se révolte contre les pressions qu'il subit, qu'il a le sentiment qu'on se fout de sa gueule. Notamment, quand les truands qu'il interroge mentent, il a envie de leur taper dessus... Il cède à la violence. Pour moi, Fayard n'est pas un héros. C'est un film pour une

meilleure justice.

— Est-ce que tu crois que c'est possible dans cette société ?

— Non, et c'est bien ce que le film montre. C'est une étude de mœurs qui montre les liens entre la pègre, la finance et la politique : c'est la réalité ».

Le SAC veut interdire les projections privées

Le SAC a récidivé en demandant par une sommation d'huissier qu'une projection privée, prévue à Paris dans un lieu privé le 15 janvier, soit interdite, projection qui devait permettre de voir le film dans sa version intégrale.

La projection a cependant eu lieu et le SAC en a été pour ses frais. Mais il est tout de même incroyable que cette « association » ait eu la prétention de vouloir interdire dans un lieu privé une projection privée. C'est peut-être les liens qu'il a avec le pouvoir qui le font s'imaginer qu'il peut tout obtenir...

sélection

Films récents

BARRY LYNDON : La haute société britannique au XVIII^e siècle.

Impérial (2^e) - Hautefeuille (6^e) - PLM St-Jacques (14^e) - Colisée (8^e) - Convention (15^e) - Clichy Pathé (18^e) - Gambetta (20^e).

CASANOVA, UN ADOLESCENT A VENISE : L'enfance pauvre du futur séducteur dans la Venise du XVIII^e siècle.

Paramount Marivaux (2^e) - Hautefeuille (6^e) - 14-Juillet (6^e) - Elysées Lincoln (8^e) - 14-Juillet (11^e).

DEROUZOU : Dans la taiga, les aventures et la fraternité qui lient un officier explorateur et un chasseur.

Paramount Marivaux (2^e) - Studio Alpha (5^e) - Arlequin (6^e) - Paramount Elysées (8^e) - Paramount Gaité (14^e).

1900 : Paysans et maîtres dans un petit village italien, de l'aube du fascisme à la fin de la Deuxième Guerre mondiale.

2 parties : UGC Opéra (2^e) - Templiers (3^e).

1^{re} partie : Grands Augustins (6^e).

2^e partie : St-Germain-Village (5^e) - Marbeuf (8^e).

M. KLEIN : En 1942, à Paris, un riche amateur d'art alsacien devient victime des persécutions antisémites.

Marbeuf (8^e).

AFFREUX, SALES ET MECHANTS : Une dénonciation, d'un humour très noir, de la vie dans un bidonville de la banlieue de Rome.

Quintette et St-Germain-Huchette (5^e) - 14-Juillet (6^e) - Marignan et St-Lazare Passquier (8^e).

Films plus anciens

CHANTONS SOUS LA PLUIE : Un des chefs-d'œuvre de la comédie musicale américaine.

Luxembourg (6^e) - Elysées Point Show (8^e).

LE BAL DES VAMPIRES : Une parodie très drôle des films d'épouvante.

Luxembourg (6^e) - Trois Murs (16^e).

DOCTEUR FOLAMOUR : Une satire, par Stanley Kubrick, de la course aux armements.

Châtelet Victoria (1^{re}), à 16 heures.

FAHRENHEIT 451 : Film d'anticipation politique : un Etat policier qui fait brûler systématiquement tous les livres.

André-Bazin (13^e).

HIROSHIMA MON AMOUR : A travers l'aventure qui se noue entre une Française et un Japonais, une condamnation de la guerre.

Champolion (5^e).

JEREMIAH JOHNSON : L'exploration de l'Ouest par les premiers trappeurs. Un beau film.

La Clef (5^e) - Action République (11^e).

LA VICTOIRE EN CHANTANT : Les répercussions de la guerre de 14-18 dans deux villages d'Afrique où se trouvent des Français et des Allemands, menant la guerre à leur façon, par l'intermédiaire des Africains.

Le Seine Studio (5^e).

Signalons aux Acacias (17^e) une reprise des films d'Yves Boisset : **DUPONT LA JOIE**, tous les jours à 16 h 15, **RAS**, à 18 h ; **UN CONDE**, à 19 h 45 ; **L'ATTENTAT**, à 21 heures 30.

Henri Langlois

Henri Langlois, fondateur et secrétaire général de la Cinémathèque française, vient de mourir, à l'âge de 62 ans.

Ce n'était pas un homme connu du public, comme nombre de vedettes et de réalisateurs de cinéma. Pourtant, son œuvre a constitué pour le cinéma quelque chose de précieux et d'irremplaçable.

Dans les années 1930, alors que le cinéma sortait encore de sa jeunesse et n'était considéré comme une forme nouvelle d'expression artistique et culturelle que par une minorité restreinte, Henri Langlois commença, avec quelques autres passionnés de cet art nouveau, à rassembler toutes les pellicules cinématographiques qu'il lui fut possible de se procurer, en particulier celles qui témoignaient de l'époque du cinéma muet. Il ne traita pas, ne faisait pas un choix parmi ce qu'il collectionnait et préservait tout avec une véritable passion. Il pensait qu'il fallait tout sauver du passé historique du cinéma.

C'est seulement après la guerre que la Cinémathèque française, créée en 1936, prit son essor et qu'elle fut fréquemment assaillie par une génération d'intellectuels, par-

mi lesquels se révélèrent par la suite des artistes et des réalisateurs de talent. A la Cinémathèque, on pouvait voir des films qu'on ne voyait nulle part ailleurs.

Malgré les années et les difficultés financières qu'il eut à affronter, Langlois conserva sa passion pour le cinéma et il a contribué à faire connaître des cinéastes contemporains. Au début de l'année 1968, le ministère de la Culture, dirigé par Malraux à l'époque, tenta de l'évincer de la Cinémathèque. Des artistes et des intellectuels du monde entier parvinrent des témoignages de solidarité en faveur de Langlois. Le gouvernement dut céder. Langlois resta à la tête de la Cinémathèque, mais avec des subventions réduites...

En 1972 fut inauguré au palais de Chaillot, à Paris, un Musée du Cinéma animé par Henri Langlois. Mais il était davantage qu'un conservateur de musée. Dans son domaine, il a fait œuvre de militant, donnant à des milliers de gens le goût du cinéma ; éveillant et formant celui de la création cinématographique chez bon nombre d'entre eux.

Et si aujourd'hui les représentants « culturels » du gou-



vernement prononcent quelques paroles de politesse sur sa tombe, c'est bien davantage à des hommes comme Hen-

ri Langlois qu'à ces gens-là que la culture cinématographique est redevable.

Christiane LE GUERN.

Le carnet d'or

de Doris LESSING
(Prix Médicis étranger)

Doris Lessing est une romancière anglaise, née en Perse et élevée en Rhodésie. Son œuvre, déjà connue dans le monde entier, était jusqu'à présent ignorée en France. *Le carnet d'or*, traduit récemment et qui vient d'obtenir le prix Médicis-étranger, est son ouvrage le plus important.

Une jeune femme, Anna, libre et dégagée de toutes préoccupations matérielles — elle vit des droits d'auteur d'un roman plus ou moins autobiographique — cherche à se comprendre et surtout à comprendre les rapports qu'elle entretient avec les gens qu'elle côtoie, la société et le monde qui l'entourent, la vie en général.

Elle consigne toutes ses interrogations, ses souvenirs, ses impressions et ses sentiments dans quatre cahiers aux couleurs distinctes. Le noir enferme la femme écrivain, son œuvre, son inspiration, ses motivations. Le rouge témoigne de ses préoccupations politiques et sociales, de ses premiers contacts avec le racisme en Rhodésie; elle y explique son attirance pour les communistes, son adhésion au Parti Communiste britannique puis son départ du parti. Le cahier jaune rapporte les aventures d'une autre femme, tout droit sortie de son imagination, une sorte de double d'elle-même, la femme libre et idéale telle qu'elle se voudrait. Enfin le bleu est réservé aux sentiments, aux états d'âme, aux problèmes psychologiques.

Totalement indépendants les uns des autres, les quatre domaines qui constituent les quatre

« personnalités » d'Anna, l'écrivain, la militante, la femme rêvée et la femme sentimentale, s'interpénètrent petit à petit, au point qu'Anna abandonne ses quatre carnets au profit d'un seul, le carnet d'or, dans lequel elle assemble enfin les morceaux épars d'elle-même, de la vie et du monde.

Et elle qui, au travers de ses quatre carnets, apparaissait écorchée, inquiète, insatisfaite, mais aussi sensible, intelligente, avide de connaître et de comprendre, désireuse de créer des rapports sincères et humains, va abandonner tout cela pour « une sorte de petit courage douloureux », qui n'est en fait rien d'autre qu'un confort moral fait d'acceptation.

Aboutissement logique de cet état d'esprit, Anna va s'inscrire au Parti Travailleiste et devenir conseillère en mariage.

Le roman se termine sur cette fin quelque peu désenchantée, bien dans la psychologie de cette petite bourgeoise qui, après de nombreuses insatisfactions, finit par accepter le monde tel qu'il est et elle-même telle qu'elle est.

Ce n'est évidemment pas cette peu glorieuse fin qui justifie l'intérêt du *Carnet d'or*.

En outre, le roman est épais et on est quelquefois las de se pencher sur les problèmes d'Anna.

Cependant, la justesse de ton, la finesse des analyses psychologiques font du *Carnet d'or* un roman intéressant.

Alain MARQUET

Le *Carnet d'or* de Doris Lessing - Albin Michel - 42 F.

REEDITION (en livre de poche) :

La cause des femmes

de Gisèle HALIMI

Gisèle Halimi est avocate. Elle a choisi, à une époque où bien peu avaient le courage de le faire, de défendre les militants algériens et tunisiens en lutte pour l'indépendance de leur pays. Elle dénonça la torture dont ils étaient victimes, les défendit dans les procès politiques retentissants.

Il y a trois ans, elle a participé au combat pour la liberté de l'avortement. Elle est à l'origine, avec quelques autres, du « Manifeste des 343 ». Elle créa le mouvement « Choisir » et fut l'avocate de Mme Chevallier, inculpée de complicité dans l'avortement de sa fille, au procès de Bobigny. Ce procès qui vit pour la première fois la justice suspendre l'application de la loi puisque, bien qu'elle reconnaisse les faits, Mme Chevallier ne fut pas condamnée.

Dans son livre, Gisèle Halimi plaide la « cause des femmes » en parlant de la vie de centaines de femmes qu'elle a connues au cours de sa carrière. Et en parlant d'elle-même aussi.

Car le livre commence par un

récit autobiographique, où l'auteur raconte comment elle a pris conscience de sa condition de femme, comment très tôt elle a lutté contre la discrimination entre les sexes, les combats qu'elle a dû mener pour s'imposer en tant qu'individu à part entière, libre et responsable, dans sa famille d'abord, dans son milieu professionnel ensuite.

Gisèle Halimi raconte aussi la lutte pour la liberté de la contraception et de l'avortement. Elle la raconte avec conviction et chaleur.

On regrettera pourtant qu'en plaidant pour sa propre conception de la lutte contre la loi de 1920, elle ait quasiment ignoré un mouvement comme le MLAC qui fut, tout autant que « Choisir », à la pointe du combat.

Il faut dire que Gisèle Halimi est membre du Parti Socialiste et ceci explique sans doute cela.

Jacques LENOIR

La cause des femmes, de Gisèle Halimi - Le Livre de Poche -



La vie quotidienne des immigrés en France de 1919 à nos jours

de Jean ANGLADE

Il s'agit là d'une série de reportages-interviews sur la vie des immigrés d'hier et d'aujourd'hui, entremêlés de chiffres et de quelques commentaires où transparait le point de vue paternaliste de l'auteur.

Mais, tel qu'il est, c'est un document sur ce que dix-huit immigrés, appartenant à douze nationalités différentes, disent et pensent de la vie.

A ce titre, *La vie quotidienne des immigrés* est un livre intéres-

sant. Il nous apprend comment l'immigration d'avant les années cinquante (Russes, Polonais, Belges, Italiens et Espagnols) au travers de vicissitudes diverses a tant bien que mal réussi à s'intégrer. La vie des immigrés récents (Algériens, Turcs, Africains, etc.), en butte aux difficultés à trouver du travail et un logement et à l'hostilité raciste, est par contre bien plus difficile. Et ceci, même si certains parmi les ouvriers interrogés ne se plaignent pas de leurs conditions d'existence, qui

leur paraissent préférables, parfois, à ce qu'ils ont laissé au pays.

Finalement, si ces « tranches de vie » sont racontées sur un ton qui n'est jamais révolté, c'est l'ensemble de ce que ce livre raconte qui est révoltant : la détresse, l'exploitation et l'humiliation.

Pierre LAFFITTE

La vie quotidienne des immigrés, de Jean Anglade, chez Hachette - 210 pages - Prix : 26 F.

On nous appelait fellaghas

du commandant AZZEDINE

C'est un témoignage sur la guerre des maquis en Algérie présenté par un commandant du FLN. Engagé au maquis dès 1955, puis successivement chef de commando, commandant militaire de la wilaya IV (région d'Alger), Azzedine devint membre du Conseil national de la révolution algérienne et adjoint au chef d'état-major de l'Armée de Libération Nationale.

Ce livre est essentiellement le témoignage d'un militant nationaliste, qui sait très bien montrer ce qu'il a ressenti quand les Français occupaient son pays, qui nous décrit les vexations racistes et la répression policière contre ceux qui n'acceptaient pas cet état de fait. Il sait très bien nous montrer à quel point l'armée française avait affaire à la lutte de tout un peuple, sans quoi les commandos FLN n'auraient jamais pu résister à la puissance militaire française. Et puis ce sont, contés par le menu, tous les avatars et les péripéties que pouvait rencontrer un commando, les problèmes d'intendance, les rapports entre les hommes, le poids de la religion permettant tant bien que mal de sublimer les interdits, le problème des permissions, etc.

Le combat du commandant Azzedine contre l'impérialisme

français n'est en rien animé par un quelconque idéal socialiste et reste entièrement sur le terrain nationaliste. En particulier, sous sa plume, on a vraiment l'impression que Massu et lui font partie de la même confrérie

de nobles adversaires... Mais son livre reste un intéressant témoignage.

André JUILLIARD

On nous appelait fellaghas du commandant Azzedine - Stock - 37,50 F.



Aux Dossiers de l'écran :

Les mutineries de 1917

Les derniers Dossiers de l'écran étaient consacrés aux mutineries dans l'armée française en mai 1917. Sujet longtemps tabou, presque totalement ignoré des livres d'histoire, car il contribue à montrer sous son vrai visage l'ignoble boucherie de la Première Guerre mondiale. Mais, une fois n'est pas coutume, l'émission de mardi dernier prit la forme d'un rigoureux réquisitoire contre « l'absurdité de la guerre », expression qui est revenue souvent au cours du débat.

Grâce au film d'abord. Pour l'exemple, de Joseph Losey, ne traite pourtant ni des mutineries, ni de l'armée française. Ce film (titre anglais : *Le roi et la patrie*) raconte le procès et l'exécution d'un jeune déserteur britannique en 1914-1918 : l'univers de sang et de boue dans lequel on le fait patauger sans raison depuis des années, les horreurs de la tuerie amènent le jeune engagé volontaire (trois ans auparavant !) à se mettre un jour en marche droit devant lui, pour ne plus entendre les obus, pour regagner Londres...

Il est fusillé « pour l'exemple » précisément, afin d'inspirer la terreur aux soldats qui montent en ligne le matin même.

Les mêmes choses furent dites dans la première partie du débat, lorsque cinq anciens combattants de 14-18, membres d'unités réputées mutines en 1917, livrèrent leur propre témoignage. Avec des mots simples, ces hommes, qui ne sont même pas devenus antimilitaristes pour la plupart, racontèrent : l'offensive d'avril 1917 du général Nivelle, où le régiment de l'un d'entre eux perdit 1.600 hommes sur 3.000 en une journée ; les cadavres de 10.000 soldats sénégalais qu'il avait fait piétiner pour effectuer ce que l'état-major appela « une percée victorieuse » ; les sarcasmes du général en tournée ; l'absence de permissions, les poux, les haricots matin, midi et soir, tandis qu'à l'arrière certains édifiaient des fortunes grâce aux commandes de guerre. Et tout cela depuis près de trois ans ! Voilà les raisons profondes de l'explosion de mécontentement dans l'armée française en mai 1917, qui fit dire au ministre de la Guerre Paul Painlevé

qu'il n'y avait à l'époque que deux divisions sûres entre le front et Paris.

Les témoins soulignèrent le caractère totalement arbitraire des arrestations dont ils furent victimes : il s'agissait pour l'état-major de rétablir l'ordre à tout prix, et peu importait le délit réel ou supposé des soldats sanctionnés par la fusillade ou les travaux forcés. L'un des anciens « mutins » présents raconta comment, pour avoir réclamé une permission longtemps attendue, ils se trouvèrent à douze dans une cellule prévue pour un seul détenu à la prison de Châlons, dans des conditions de saleté terribles, dans la terreur d'être fusillés, et en voyant certains d'entre eux partir mystérieusement au fil des semaines... Cela dura pour lui un mois, et le mot, soixante ans après, l'indigne encore quand il se souvient qu'après ça on lui fit savoir qu'il « bénéficiait » d'un non-lieu.

Cette première partie du débat fut de loin la meilleure. Dans un deuxième temps en effet, la parole fut laissée aux professionnels de l'histoire, qui détaillèrent longuement la répression des mutineries. Un historien ayant eu accès aux archives militaires précisa qu'au total, au cours de la guerre, les cours de justice militaire françaises ont prononcé entre 1.350 et 1.500 condamnations à mort (dont 554 pour la seule période évoquée dans l'émission), pas toutes suivies d'effet, mais qui n'englobent pas les exécutions sommaires.

Un historien allemand fut le seul de ses trois collègues présents à tenter d'expliquer politiquement la signification des mutineries et de la répression par l'état-major allemand. Evoquant les grèves qui éclatèrent en Allemagne en 1917 et le rôle des militants révolutionnaires du groupe Spartacus et du Parti Social-Démocrate Indépendant, il souligna le danger que représentait pour le pouvoir l'éventualité d'une jonction entre le mouvement ouvrier et les marins mutinés.



AOÛT 1914 : l'arrivée des mobilisés en gare du Nord. Le prélude à la grande boucherie impérialiste.

Qu'il y ait eu des soldats pour se révolter durant la guerre de 14-18, les téléspéc-

tateurs ont pu en comprendre d'autant mieux les raisons que les témoignages sont venus renforcer les sentiments de révolte qu'inspire le film, en confirmant qu'il ne s'agit pas d'une simple fiction. Comme par exemple les cas de fraternisation entre soldats français et allemands, lorsque l'un des témoins raconta avec émotion comment, dans une tranchée, il lui arriva d'échanger des ci-

garettes et du pain avec des Bavarois « d'en face ».

Il n'y eut pas à proprement parler de débat à ces Dossiers de l'écran. Mais les récits et les commentaires indignés des anciens « poilus » ont constitué une dénonciation directe et simple, souvent bouleversante, de ce que l'animateur de la télévision persistait à appeler la « grande guerre ».

René BLIARD.

SÉLECTION

Samedi 22 janvier

FR 3 - 20 h 00 - Le magazine *Habiter la mer* présente Galathée une maison sous-marine.

FR 3 - 20 h 30 - *Norma*, opéra (chanté en italien, sous-titre français) de Romani, musique de Bellini, transmis en différé de la Scala de Milan.

Dimanche 23 janvier

FR 3 - 16 h 55 - *Voyage dans le cosmos ou la nouvelle astronomie populaire*.

TF 1 - 17 h 10 - Film : *Les cracks*, film comique, d'Alex Joffé, avec Bourvil et Robert Hirsch.

FR 3 - 17 h 50 - Espace Musical propose *Petrouchka*, ballet de Stravinski.

TF 1 - 19 h 15 - *Les animaux du monde* : Au Zaïre, dans la savane de Rwindi, une faune merveilleuse.

Lundi 24 janvier

TF 1 - 20 h 30 - Film, dans la série *L'avenir du futur* : *Voyage au centre de la Terre*, d'après le roman de Jules Verne. Le film sera suivi d'un débat.

FR 3 - 20 h 30 - Film : *Etes-vous*

fiancée à un marin grec ou à un pilote de ligne ? de Jean Aurel avec Jean Yanne, Françoise Fabian, Francis Blanche. Drôle, pas toujours de très bon goût.

Mardi 25 janvier

ANTENNE 2 - 20 h 30 - Ouverts sur le problème viticole en France, ces Dossiers de l'écran proposent le film *Les grappes de ma vigne* d'Alain Quercy, résumé du feuilleton du même nom paru en novembre et décembre 1975 sur A2. Il relate en particulier la révolte des vignerons du Midi en 1907. Au débat, participeront un représentant du ministère de l'Agriculture et des représentants des viticulteurs, dont Emmanuel Maffre-Beaugé, auteur de *Vendanges Amères*.

FR 3 - 20 h 30 - Film : *L'appel de la forêt*, de Kean Annakin, avec Charlton Heston. D'après le roman de Jack London (publié dans la collection 10/18), une aventure dans les Etats-Unis de 1896, à l'époque de la ruée vers l'or.

Mercredi 26 janvier

FR 3 - 20 h 30 - Film : *Le Corbeau*, un film de H.-G. Clouzot :

vie et mœurs d'une petite ville de province en France en 1930.

Jeudi 27 janvier

FR 3 - 20 h 30 - Film : *La kermesse héroïque*, de Jacques Feyder, avec Françoise Rosay. Un très beau film qui relate un épisode de l'occupation espagnole en Flandre, au XVII^e siècle. Une comédie très spirituelle.

Vendredi 28 janvier

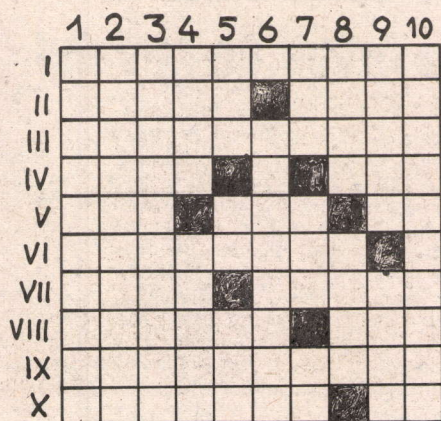
FR 3 - 20 h 30 - Un dossier *Armes à vendre* sur le marché des armements dans le monde. Un problème bien actuel... Mais ce dossier ira-t-il au fond des choses ?

A2 - 21 h 30 - *Apostrophes* : *Les injustices de l'histoire*. Au cours de cette émission, Alain Decaux parlera de son livre *Blanqui, l'insurgé*.

FR 3 - 21 h 30 - *Voyage dans le cosmos ou la nouvelle astronomie populaire*. Troisième émission de la série.

ANTENNE 2 - 22 h 50 - Film : *La dernière fanfare* de John Ford, avec Spencer Tracy. Une campagne électorale dans une petite ville des Etats-Unis.

MOTS CROISES



HORizontalement. — I. Rend plutôt piquant. — II. Lieux de repos - Fabrique. — III. Mouillaient. — IV. C'est le dernier cri - Tout au bout de l'Aisne. — V. En forme d'œuf - On y va dans les deux sens - Dans l'air. — VI. Ville japonaise. — VII. S'amusait seul, paraît-il - Cause d'une mort précoce. — VIII. Plomb oxydé - Approbation ancienne. — IX. Elle est dedans. — X. Portent conseil - En matière de.

VERTICALEMENT. — 1. Il faut viser loin pour la pratiquer. — 2. Permet d'être toujours chez soi, même en se déplaçant. — 3. Sans grâce. — 4. Peut être de quatre couleurs - Ce n'est pas un meneur d'hommes. — 5. Inversé : lettre grecque - Dans l'Oise - En Suisse. — 6. Répit. — 7. Pas là - Surnom d'un président des USA - Préposition. — 8. Mesures - Aussi. — 9. Ne marquait pas l'approbation - Etendue. — 10. Facilitent les premiers repas.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
I	A	D	O	L	E	S	C	E	N	T
II	B	A	L	I	S	T	I	Q	U	E
III	E	D	I	C	T	E		U	L	M
IV	C	A	G	E		R	O	I		E
V	E		A		D	E	N	Y	E	R
VI	D	O	R	E	R		C	A	C	A
VII	A		C	L	O	S		L	O	I
VIII	I	N	H	A	L	A	T	E	U	R
IX	R	E	I	N	E		E	N	T	E
X	E	T	E		S	O	T	T	E	S

Egypte

La classe ouvrière en révolte contre Sadate

Mardi 18 et mercredi 19 janvier, les principaux centres industriels égyptiens ont été le théâtre de violentes manifestations ouvrières : à Alexandrie, la principale ville ouvrière du pays, au Caire et dans sa principale banlieue industrielle, Hérouan, les travailleurs auxquels se sont joints des étudiants, ont manifesté contre la hausse des prix exceptionnelle — atteignant parfois près de 50 % — décidée par le gouvernement Sadate, et qui frappait durement leur niveau de vie.

Comme d'habitude en Egypte, c'est par une répression violente que le régime a répondu, faisant selon le journal Al Ahrâm, 43 morts et plus de 600 blessés parmi les manifestants ouvriers.

La loi martiale a été proclamée. Pour la première fois depuis les grandes manifestations de 1952, sous le roi Farouk, l'intervention policière n'a pas suffi, et Sadate a dû faire intervenir l'armée. Et, malgré ce recours à l'armée, il a jugé finalement plus prudent, pour ramener le calme, d'annoncer l'annulation d'un certain nombre de hausses de prix annoncées.

Ce n'est pas la première fois que de telles manifestations ouvrières se produisent en Egypte. Sous le régime de Sadate, comme auparavant sous le régime de Nasser ou même sous celui de Farouk, la classe ouvrière, qui se voit dénier tout droit d'organisation et d'expression politique, s'est exprimée à plusieurs reprises par de telles manifestations, prenant

la forme d'explosions violentes. Chaque fois, elle s'est heurtée à la même répression. Mais si ces manifestations ne sont pas les premières et témoignent de traditions de lutte déjà anciennes parmi les travailleurs, c'est par contre la première fois depuis plus de vingt ans qu'elles revêtent une telle ampleur.

En période de crise économique mondiale, un pays sous-développé comme l'Egypte ne peut que ressentir encore plus durement l'inflation, le chômage, la baisse du niveau de vie des masses. En même temps, à la faveur du plus grand libéralisme économique du régime et de son rapprochement avec les USA et les impérialismes occidentaux, de grandes fortunes se sont édifiées

dans une bourgeoisie avide de gagner plus et étalent plus insolentement un luxe tapageur à côté de la misère croissante des masses. Les contradictions sociales, déjà criantes, s'accroissent jusqu'à devenir intolérables.

Mais, l'ampleur de la révolte populaire n'a pas que des causes économiques. Elle correspond aussi à la faiblesse politique croissante du régime. Pendant des années, les gouvernants égyptiens, Nasser en tête, se sont servi du nationalisme arabe comme d'un moyen de dévoyer la colère des masses populaires et de l'utiliser au profit du régime, en présentant l'ennemi extérieur, et en premier lieu Israël, comme la cause de tous les maux. Mais, en s'orientant vers la

paix avec Israël et vers le compromis avec l'impérialisme, Sadate a du même coup perdu cette arme de gouvernement qui, de toute façon, se révélait de moins en moins efficace, de plus en plus impuissante à contenir le mécontentement populaire.

C'est aujourd'hui une colère profonde contre le régime que la classe ouvrière exprime. A travers ses explosions de colère, elle prend conscience d'elle-même et de sa force de classe. Elle vit pourtant un drame : l'impuissance, depuis des années, de la gauche égyptienne, qui n'a pas su proposer à la classe ouvrière d'autre politique que la réédition du nassérisme, de ce nationalisme qui a montré clairement, dans toute la période précédente, à la

(Photo UPI)

fois ses limites historiques et son hostilité aux masses.

La classe ouvrière égyptienne, demain, peut ouvrir une issue aux masses pauvres et déshéritées de tout le pays, si elle sait leur proposer une politique révolutionnaire conséquente, en rompant définitivement avec tous les courants nationalistes, des « nassériens » de différentes nuances, particulièrement importants dans les milieux étudiants, au Parti Communiste Egyptien, qui veut la mettre, d'une façon ou d'une autre, à la remorque de la bourgeoisie nationaliste. C'est peut-être cela qui est en jeu, dans les manifestations ouvrières du Caire, d'Alexandrie ou d'Hérouan.

André FRYS.



Un des affrontements entre la population du Caire et les forces de police.

USA

Le rétablissement de la peine de mort

L'exécution de Gary Gilmore le 17 janvier est la première exécution capitale depuis 1967 aux Etats-Unis.

En 1972, la Cour Suprême des USA avait déclaré la peine de mort inconstitutionnelle comme étant « un châtiment inhabituel et cruel ». Mais à la suite de différentes campagnes menées pour son établissement, la Cour Suprême revenait sur sa décision en juillet 1976, et avalisait même les lois qui autorisaient la peine de mort en Floride, Géorgie et au Texas. Et à l'heure actuelle, trente Etats ont adopté des projets de lois prévoyant la peine capitale; pour l'instant, la Cour Suprême n'en a rejeté que dix.

L'exécution de Gilmore pourrait accélérer ce mouvement, et entraîner d'autres exécutions, ainsi que l'extension à d'autres Etats de l'application de cette peine.

Et 355 autres condamnés à mort attendent actuellement dans le « couloir de la mort » des prisons de vingt-cinq Etats américains, dont 40 % sont des Noirs, car aux Etats-Unis, comme ailleurs, ce sont les couches sociales les plus exploitées qui fournissent le plus grand nombre de condamnés et d'emprisonnés.

Cette affaire Gilmore est tom-

bée à point pour tous les milieux réactionnaires et favorables au rétablissement de la peine de mort.

Un condamné qui demande lui-même l'application de la sentence, n'est-ce pas la justification de la peine de mort ? Comme si la décision d'un homme de se suicider — résultat de toute une vie gâchée et pervertie —, et sans autres perspectives que de passer tout ce qui reste derrière les barreaux — pourrait justifier l'assassinat, même légal, de lui-même ou d'autres ?

A la population américaine désemparée devant la montée de la criminalité, des milieux réactionnaires veulent répondre par le rétablissement de la peine de mort.

Non pas que ceux qui les mènent se fassent la moindre illusion sur sa valeur pour protéger la société et les citoyens. Mais puisqu'ils sont incapables, évidemment d'apporter une solution au problème de la criminalité — changer la société afin de supprimer le terreau qui nourrit le crime et les criminels — il ne leur reste qu'à miser sur l'obscurantisme et les préjugés. Et tant pis si c'est un pas en arrière et un retour vers la barbarie.

Pierre MIGENNES

Chine

LE RETOUR AU CALME

Il n'aura fallu que quelques heures pour que la place Tien An Men retrouve son calme après huit jours d'effervescence. Le dimanche 16 janvier au matin en effet, tous les slogans et les dazibaos avaient disparu des murs de Pékin, les défilés et la campagne d'agitation politique étaient terminés.

L'on ne sait toujours pas, étant donné le peu d'informations qui nous parviennent, s'il s'agissait d'une campagne entièrement orchestrée par l'équipe qui entoure Hua Kuo-feng en vue de préparer le retour de Teng Hsiao-ping à la place exacte qu'ils ont décidé de laisser à celui-ci, ou si les partisans de l'ancien vice-Premier ministre ont tenté de profiter des manifestations dirigées contre « le gang des quatre » pour imposer un retour plus rapide et plus substantiel que prévu. On ne sait toujours rien du compromis provisoire que Hua et Teng ont pu conclure. Une chose en tout cas est frappante : l'agitation, qui depuis 10 jours animait la vie politique chinoise, a pris fin aussi soudainement qu'elle avait commencé.

Ce seul fait est bien la preuve que d'une part ces manifestations n'avaient rien de spontané et que, d'autre part, les autorités chinoises tiennent les choses parfaitement en main, qu'elles sont

loin d'être débordées, comme on pourrait se le demander.

Et surtout ce brusque coup d'arrêt prouve, quels qu'aient été les instigateurs de la campagne en faveur de Teng Hsiao-ping, que les dirigeants chinois ne sont pas plus prêts aujourd'hui qu'hier

à laisser la population descendre dans la rue pour exprimer une opinion hors des limites fixées par le régime, c'est-à-dire en dehors des moments où il veut faire entériner les décisions qu'il a déjà prises.

Reginald MEYNIER

Maroc

Les accusés de Casablanca entament une grève de la faim

Les 139 militants d'extrême-gauche qui comparaissent depuis le 3 janvier devant le tribunal de Casablanca sous l'inculpation de « complot et atteinte à la sûreté intérieure de l'Etat », viennent de commencer une grève de la faim. Ils entendent ainsi protester contre la parodie de justice dont ils sont victimes.

Dans une lettre ouverte au ministre de la Justice, ils dénoncent le fait que, après qu'ils aient subi pendant des mois des tortures sauvages dans les geôles de détention secrètes, le tribunal refu-

se aujourd'hui d'écouter leurs déclarations, approuve la torture qu'ils ont subie, oblige les accusés, par des pressions et des menaces, à ne répondre que par oui ou par non, exerce des pressions contre les avocats. Le président du tribunal a même chassé des accusés de la salle d'audience, pour les empêcher de répondre aux accusations portées ; accusations qui relèvent en fait du délit d'opinion pur et simple.

A bas la répression au Maroc. Solidarité totale avec les accusés de Casablanca !