

# Saint-Nazaire

## « Pour une Navale du 21<sup>ème</sup> siècle »

Le Parti Communiste lance une grande initiative à laquelle participera Marie-George BUFFET pour donner aux Chantiers nazairiens, la place qui doit être la leur dans la construction navale mondiale. Un dossier de 3 pages dans ce numéro.

# Les Nouvelles de Loire Atlantique nla

Bimensuel édité par la fédération de Loire Atlantique du Parti Communiste Français

Numéro 794

27 octobre 2005

prix: 0,40 €

### SAINT-NAZAIRE

## POUR UNE NAVALE DU 21<sup>ème</sup> SIÈCLE

### Meeting avec

# Marie-George BUFFET

Secrétaire nationale du Parti Communiste Français

## LUNDI 14 NOVEMBRE 2005

### 18 HEURES 30, SALLE JACQUES BREL À SAINT-NAZAIRE

# PCF

Loire-Atlantique

### ■ TRAINS CORAIL

Le gouvernement et la SNCF manœuvrent en reculant sur leur projet de suppression des lignes corail. P 2

### ■ HUMA CAFÉ

L'affaire Henri MARTIN au salon de musique du Lieu unique à Nantes, un nouveau rendez-vous avec l'histoire P 7

### ■ UNE NAVALE DU 21<sup>ème</sup> SIÈCLE



Une question largement abordée avant la venue de Marie-George BUFFET avec la participation des acteurs locaux

### ■ SOCIAL

Une activité chargée traitée en page 6 de ce numéro des « Nouvelles »

www.pcf-44.com www.pcf-44.com www.pcf-44.com www.pcf-44.com  
www.pcf-44.com www.pcf-44.com www.pcf-44.com www.pcf-44.com  
www.pcf-44.com  
**www.pcf-44.com**  
www.pcf-44.com www.pcf-44.com www.pcf-44.com www.pcf-44.com  
www.pcf-44.com www.pcf-44.com www.pcf-44.com www.pcf-44.com



# L'actualité politique...

## EN BREF

### L'ISF indésirable

Quand SARKOZY, à la veille du débat parlementaire sur le budget de l'état parle de l'impôt sur les grandes fortunes, il le fait sans nuances. C'est ainsi qu'il vient de déclarer, juste avant que la majorité gouvernementale présente des propositions de modifications, que " cet impôt justifie les délocalisations " et " qu'il prive le pays de richesses ". Il fallait y penser...

### Garder l'objectif

Dans une récente proposition de modification de l'ISF, la majorité présidentielle pourrait faire exonérer de l'impôt sur les grandes fortunes, les actionnaires salariés et les chefs d'entreprises. Une telle proposition tendrait à nous faire croire que les salariés à qui on a donné quelques actions de leurs entreprises, seraient au seuil de l'impôt sur les grandes fortunes... Ce n'est pas sérieux, vraiment pas sérieux...

### Gros cadeaux (1)

Si vous êtes patron, actionnaire de votre entreprise assujéti à l'impôt de solidarité sur la fortune, vous bénéficierez de 75% d'abattement de cet ISF. A une époque où les licenciements boursiers fleurissent, 19 milliards de nouveaux cadeaux fiscaux vont être consentis aux sociétés. Pas belle la vie...

### Gros cadeaux (2)

L'impôt sur les sociétés devrait être allégé de près de 500 millions d'euros dans le projet présenté au Parlement et les entreprises se verront dispensées de 2 milliards d'euros supplémentaires de cotisations sociales " compensées par l'état ". Pas besoin d'aller aux antipodes pour trouver un paradis fiscal...

### Déficit chronique

Thierry BRETTON le premier de la classe de Bercy, propose un budget qui n'est pas en équilibre et qui accentue le déficit devenu chronique de la France. Dans le même temps, il propose une progression de 0% des dépenses pour 2007. Les fonctionnaires de son ministère sont invités cyniquement à augmenter leur temps de travail, 5600 postes devraient être supprimés dont 2000 enseignants. Ce qui n'est pas un objectif pour Bercy mais un minimum...



### Et notre impôt ?

Rien n'est prévu dans ce budget pour alléger les impôts indirects des salariés et des ménages modestes. Les plus fragiles continueront à payer à plein pot la TVA, la taxe sur les produits pétroliers... Les impôts locaux " victimes " d'un catastrophique désengagement de l'état continuent à grimper avec une hausse estimée cette année à plus de 3%.

### Tout va bien

C'est en ces termes que Bercy, son entourage et les copains libéraux réagissent à cette proposition de budget qui s'apparente plus à une politique à la TAT-CHER où toute idée de réponse aux besoins du peuple et de la nation, est sacrifiée aux appétits du libéralisme et de la finance.

## Point de vue

par Miche RICA



### Pour une navale du 21<sup>ème</sup> siècle

C'est le slogan choisi par les communistes de Loire-Atlantique pour engager la bataille de l'emploi dans la construction navale et la filière maritime en France et à Saint-Nazaire. L'exigence d'une autre politique industrielle chez les salariés de la construction navale et dans le bassin

d'emploi est forte.

Les choix stratégiques fait par la branche marine d'Alstom doivent être discutés par les salariés, leurs représentants, les élus locaux et nationaux. Ces mêmes choix doivent être disputés et condamner lorsqu'ils entraînent pertes d'emplois et perte d'indépendance nationale sur le marché mondial de la construction de navires.

Alors que tous les observateurs constatent que les besoins mondiaux présent et à venir dans ce domaine sont immenses, Alstom a décidé de diminuer par deux le nombre de navires à construire alors que dans le

même temps tout le monde reconnaît que Saint-Nazaire est un symbole de qualité dans la construction navale.

Il y a donc d'un côté des besoins à satisfaire, et de l'autre, des savoirs faire, des infrastructures, des emplois à préserver. Notre département a beaucoup d'atouts dont celui de pouvoir maîtriser l'amont et l'aval de la filière maritime, c'est-à-dire la construction navale et les activités portuaires.

C'est à partir de ces enjeux que les communistes souhaitent engager un grand débat dans le département, et faire mesurer que la navale est l'affaire de tous, des salariés, mais aussi de l'ensemble du bassin d'emploi, des élus, des institutions

Le NON à la constitution à été un signe fort du refus du libéralisme, il faut maintenant proposer, échanger, débattre pour engager d'autre choix politiques

«Des propositions pour une Navale du 21<sup>ème</sup> siècle à Saint-Nazaire»

et économiques.

Les propositions que Marie Gorge Buffet rendra publics à Saint-Nazaire seront un signe politique fort, un moment important pour amplifier le débat sur la politique industrielle dont nous avons besoin dans notre région et dans le pays.

### Trains Corail : le gouvernement manœuvre en recul

**Le Ministre des Transports et la Président de la SNCF ont amendé leur projet de suppression des lignes Corail Quimper-Nantes-Bordeaux-Toulouse, Nantes-Lyon et Caen-Le Mans-Tours.**

Ils se sont engagés à maintenir en circulation un certain nombre de trains et à remplacer par des Trains Express, ceux qui seront supprimés. La SNCF a également annoncé qu'elle investira 130 millions d'euros entre 2006 et 2009, pour moderniser les trains dits inter-régionaux. Ce pro-

gramme d'investissements devrait permettre " d'assurer la pérennité du matériel et de moderniser plus de 300 voitures ". Le gouvernement a donc été contraint de revoir à la baisse ses ambitions devant le mouvement de protestation et la mobilisation des usagers, des élus et des cheminots.

Les élus communistes et les syndicalistes formulent des critiques. Ils dénoncent la poursuite du désengagement financier de l'Etat. L'effort de 130 millions d'euros consenti par la SNCF ne fait l'objet d'aucune compensation de la part du gouvernement, même si celui-ci reconnaît le caractère national de ces trains. La SNCF, contrainte par le gouvernement de parvenir à un équilibre financier par ses propres moyens, pourrait à l'avenir sacrifier d'autres investissements ou acti-

vités pour financer l'effort en faveur des trains inter-régionaux. Elus et syndicalistes appellent au contraire, le gouvernement à faire un effort financier conséquent.

Mais le pouvoir n'a pas renoncé totalement à son projet et n'a pas rompu avec sa politique de remise en question du service public ferroviaire. Il refuse toujours d'investir dans la modernisation des matériels et des infrastructures et tente encore de transférer une partie des trains aux régions.

La bataille du Corail n'est pas terminée. Les organisations syndicales de cheminots souhaitent la tenue de nouvelles manifestations communes avec les usagers et les élus locaux en direction des préfectures de régions.

Et les élus régionaux communistes, appellent à la poursuite de la mobilisation.

### Bataille de Chefs

Le Parti Socialiste, préparant son Congrès national, avait réuni à Paris ses militants pour entendre les principaux chefs de tendances. Triste spectacle donné avant les grandes joutes prévues en novembre où petites phrases assassines, et concours à l'applaudimètre compaient plus que ce que vivent et ressentent les Français.

A la question posée par l'un d'entre eux sur l'abrogation des mesures prises par les différents gouvernements de Chirac sur la sécu, les retraites et autres sujets brûlants, l'autre répond qu'il ne s'agit pas d'abroger mais proposer autre chose.

La morale dans cette histoire c'est que le Parti Socialiste ne semble pas vouloir revenir sur les mesures libérales de la droite et ne dit mot sur des propositions concrètes et durables d'une politique à développer au plus haut niveau de l'état.

Le congrès du Mans répondra t'il à nos questions... Attendons sans trop d'illusions...

### De vous à moi...

L'actualité sociale a été, ces dernières semaines, marquée par le conflit de la SNCM. Trois semaines de grève qui aujourd'hui poussent les commentateurs politiques à, de bien, hypothétiques conclusions. La fermeté du gouvernement, et de VILLEPIN en particulier, aurait selon eux, payé la CGT " irresponsable et intolérante " des Bouches du Rhône qui aurait, toujours selon ces diffuseurs de la " bonne pensée ", été battue... Laissons à ces " professionnels " de la petite phrase et du raccourci de l'histoire, la paternité de leurs élucubrations. Je soulignerai quant à moi, la lutte des marins et personnels du port de Marseille contre les projets du gouvernement, j'insisterai sur leur lucidité et leur responsabilité qui a mis le gouvernement en difficulté pour atteindre l'objectif premier : la casse définitive de l'entreprise de caractère public qu'est la SNCM. Leur vote difficile pour une reprise, opéré dans la douleur, place maintenant le gouvernement et les repreneurs financiers devant leurs responsabilités sans pouvoir, comme ils l'espéraient, mettre l'entreprise en liquidation afin d'utiliser ensuite les cendres pour continuer un business lucratif. Sans le dépôt de bilan annoncé avant l'heure par le gouvernement (ce qui aurait été, soi dit en passant, une première pour une entreprise publique) la question maintenant posée est bien celle du service public des transports à laquelle qu'il le veuille ou pas, le gouvernement ne pourra pas se soustraire.

Y.C.



# Pour une Navale du 21<sup>ème</sup> siècle à Saint-Nazaire...

Un dossier des  
«Nouvelles de Loire Atlantique»

VITE LU  
VITE DIT

## Saint-Nazaire : Quand le chantier va, tout va.

3186 personnes sont inscrites à l'effectif des Chantiers de l'Atlantique à Saint-Nazaire précise le tableau de bord social d'août 2005. En janvier 2002, au plus fort de l'activité, cet effectif atteignait 5184 salariés. Quand on sait qu'un emploi direct aux Chantiers c'est 5 à 6 emplois indirects créés sur le bassin d'emploi, on comprend que le taux de chômage de Saint-Nazaire soit plus élevé que la moyenne nationale, sans parler des difficultés des villes alentours.

## Emploi : Sous traiter pour ne pas embaucher

Au mois d'août, la bataille des ouvriers polonais a révélé au grand jour l'ampleur du problème de la sous-traitance en cascade mise en place par Alstom Marine pour éviter d'embaucher directement aux Chantiers, abaisser les coûts et accroître les profits versés aux actionnaires. Pour 4000 salariés Alstom qui travaillaient, en 2003, notamment à la construction du "Queen-Mary II", il y a eu jusqu'à 8 000 salariés sous-traitants et intérimaires. On peut estimer à 2 000 le nombre de ces "salariés extérieurs" aujourd'hui.

## Alstom Marine : Carrefour du monde !

Alstom Marine recommande dès la fin 2001 le "montage exotique" à ses sous-traitants. Cela consiste à importer de la main d'œuvre de pays où les salaires sont peu élevés. Cet insupportable esclavage moderne déjà dénoncé par Jo PATRON dans son livre "La mondialisation vécue à Saint-Nazaire en 2003" concernait alors 2 400 ouvriers étrangers. Aujourd'hui, les travailleurs étrangers - polonais, roumains, portugais... - seraient environ 400.

## Formation, reconversion : Quand les soudeurs deviennent serveurs

Alors que manquent les travailleurs hautement qualifiés, le lycée professionnel de Paimbœuf vient de fermer, entraînant la suppression de sa filière de formation de chaudronniers qui était un "vivier d'emplois" pour Saint-Nazaire. Cap Compétences, le plan de formation des personnels des Chantiers et des entreprises de sous-traitance, propose le plus souvent aujourd'hui au personnel de se reconverter dans des métiers qui n'ont plus rien à voir avec la construction de navires, dans l'hôtellerie par exemple !

## Pouvoir d'achat : Coréens et Français même salaire

En Corée du Sud, les salariés de la Construction navale perçoivent aujourd'hui des salaires équivalents à ceux de leurs collègues français. Pourtant, les cinq premiers chantiers mondiaux sont coréens tant en terme de taille que de commandes. Il y a deux raisons à cela : les Coréens travaillent sur des séries très importantes de navires (jusqu'à 40 navires de tous types livrés par chantier et par an) ce qui leur permet de bénéficier d'économies d'échelle, de baisser les coûts et d'optimiser la production. De plus, il y a une réelle volonté politique des gouvernements qui se succèdent, de faire de la construction navale, le fleuron de l'industrie sud coréenne.

## Emploi : La recherche à Saint-Nazaire, la construction ailleurs ?

Où en sont les chantiers aujourd'hui ? C'est la question que nous avons posée à Pascal ANDRE et Joël CADORET, responsables CGT sur le site.

En trois ans, les Chantiers de l'Atlantique ont perdu plus de 1100 emplois (75 % des emplois supprimés sont des emplois ouvriers). La CGT craint qu'à ce rythme, en 2007, il ne reste plus que 2500 salariés sur le site. Aujourd'hui, seuls 2 paquebots et 3 méthanières sont en construction. Et il n'y a aucune commande ferme, seulement une lettre d'intention concernant les deux paquebots MSC mais la confirmation se fait attendre...

Les Chantiers sont donc en période de sous charge critique "Pourtant on est capable, tant en ingénierie qu'en production, de répondre à n'importe quel type d'appel d'offre, quelque soit le type de navire." souligne Pascal ANDRE.

En regardant de plus près la gestion des effectifs, on constate que c'est l'emploi manuel qualifié qui est sacrifié alors que l'on garde les techniciens et les



ingénieurs. Mais pourquoi garder l'ingénierie si on n'a plus la main d'œuvre ? "Tout simplement pour délocaliser la production et installer la concurrence sociale avec la sous-traitance et sa main d'œuvre à faible coût" explique Joël CADORET. "On a encore vu récemment des bulbes de navires (la partie avant : NDLR) et des

parties formées, être construites en Pologne et en Roumanie, alors que c'est ce qui constitue notre cœur de métier et que cela nécessite de l'expérience et du savoir-faire. La politique maison, c'est : concevoir ici et produire ailleurs ! La preuve en acte, c'est que les Chantiers de l'Atlantique ont vendu leur technologie des méthanières à la Chine." Cette politique menée au plan national va de pair avec la politique européenne. En effet, le projet européen sur l'industrie navale "Leadership 2015" préconise des mesures qui visent à réduire le nombre de Chantiers navals dans l'Union et à organiser une répartition de la production des navires à forte valeur ajoutée.

## Construction navale Le carnet de commande mondial explose !

Il ne s'est jamais construit autant de navires dans le monde et la demande est loin d'être satisfaite. En effet, quand on sait que 85 % du trafic marchandises, se fait par voie maritime, on imagine aisément les potentialités qui existent. Plus de 3000 nouveaux navires seront réalisés dans les prochaines années. De plus, la raréfaction du pétrole et l'envolée des prix ont entraîné une expansion du marché du gaz comme substitut. On voit partout dans le monde des terminaux méthanières se construire pour traiter et stocker du gaz.

"C'est un créneau sur lequel on peut s'inscrire et qui contribuerait à nous permettre de produire des bateaux en série" nous indique Pascal ANDRE. "Mais la Direction préfère tout miser sur les paquebots et délaissier les autres types de marchés. Si nous avons en ce moment 3 méthanières à Saint-Nazaire c'est grâce à l'action des syndicalistes CGT de Gaz de France et des Chantiers. Pour le car ferry de Sea France que nous avons terminé, ça a été pareil, il a fallu que la CGT des Chantiers et celle des

marins de Sea France bataillent avec la direction pour avoir la commande." continue Joël CADORET. "La direction nous répond qu'elle ne gagne pas d'argent pour construire ce type de navire. Mais, nous pensons que l'entreprise doit être au service des hommes en répondant aux marchés qui contribuent au développement maritime. Sans diversification, les Chantiers sont très menacés" concluent les deux syndicalistes.



Pour sortir, par le haut, de cette situation difficile, les propositions de la CGT sont simples : continuer à construire des paquebots parce que les Chantiers sont organisés pour cela et que cela permet d'assurer un équilibre financier, se diversifier notamment sur le marché des méthanières, des car ferries et des navires de charge pour être moins sensible aux retournements de conjoncture.

Et qu'on ne parle pas à nos deux responsables syndicaux de la mondialisation libérale ! "Aujourd'hui, plus de 50 % des commandes mondiales sont européennes. Il y a donc de quoi ali-

menter les chantiers européens (Italie, Allemagne, Pays-Bas, Finlande) et ceux de Saint-Nazaire en particulier. Ce qui est insupportable, c'est que les contribuables français paient pour que des navires soient construits à l'étranger. Le dernier exemple en date est un car ferry construit en Espagne... pour le compte du Conseil régional de Seine-Maritime !" s'exclame Pascal.

## Savez vous qu'Alstom vous appartient ?

Des centrales nucléaires au TGV en passant par les rames du métro parisien, Alstom a bâti sa puissance industrielle grâce aux commandes publiques, grâce aux entreprises publiques.

Alors que la recherche de la rentabilité financière à court terme et la stratégie industrielle désastreuse de ses dirigeants l'avait amenée au bord du gouffre, l'entreprise a bénéficié de l'argent des contribuables pour réparer ses erreurs de gestion. En septembre 2003, Alstom a reçu 3,2 milliards d'euros des Pouvoirs Publics. Nous pensons que l'Etat ne peut pas jouer le rôle de simple distributeur de billets de banque avec l'argent des contribuables ! Cet argent devait servir à relancer l'activité industrielle du groupe et notamment l'activité des Chantiers navals. Où est il passé ? A quoi a-t-il servi ?



# Pour une Navale du 21<sup>ème</sup> siècle à Saint-Nazaire...

## Retour sur le passé

L'histoire de la ville de Saint-Nazaire s'identifie à celle des Chantiers navals. C'est en 1895 que le premier cuirassé de 12 000 tonnes commandé par la Marine nationale, fut construit. S'en suivront 15 autres jusqu'en 1940 avec le Jean-Bart, un navire de 35 000 tonnes et de 248 mètres de long. A l'époque, ce sont deux chantiers, " La Loire " qui est chargé de la moitié arrière du navire et " Penhoët " pour la partie avant. Ils forment l'ossature de la Construction navale nazairienne.

De nombreux autres bateaux sortiront des cales des Chantiers de l'estuaire de la Loire parmi les plus grands et les plus prestigieux. Le Normandie, le France, Le Queen Mary II... mais également des pétroliers parmi les plus grands du monde, des méthaniers et autres navires de transports.

Les Chantiers navals nazairiens s'identifient également à la vie sociale et économique de toute la région et du département. Les nombreux conflits sociaux qui s'y sont développés, ont permis des avancées sociales importantes comme la pré-retraite.

Parmi ces grandes actions syndicales, citons la grève des riveurs dès 1907 pendant laquelle apparurent les premières " soupes communistes ", les charbonniers en 1911, les dockers en 1913 et 1914, la marche sur Nantes en juin 1933 qui inspira les gens du Nord dans leur marche de la faim de Lille à Paris, puis les grandes grèves de la deuxième partie du 20<sup>ème</sup> siècle en 1950, 1955, 1957, 1963, 1964, la grève des " mensuels " en 1967, la défense de la réparation navale en 1977. Plus près de nous, de septembre à décembre 1989 la grève pour les 1500 francs et celles, nombreuses, sur l'emploi dans les Chantiers et dans le bassin d'emploi.

C'est ainsi que s'est forgé durant plus d'un siècle l'histoire de la Construction navale et celle de sa ville : Saint-Nazaire.

## Alstom, un atout pour la France et l'Europe



**Yves DIMICOLI,**  
économiste, membre  
de la direction national  
du PCF

table ". Aussi se félicite t'il des efforts de " réduction des coûts " avec " un ensemble de restructurations (qui) a concerné 11 500 postes de travail (avec 8 000 départs d'ores et déjà intervenus) " et devant " permettre une économie annuelle de 500 millions d'euros " (Lettre aux actionnaires, juin 2005).

Au bord de la faillite en 2003 du fait d'une expansion financière au service de la rentabilité capitaliste après sa privatisation, le groupe Alstom n'a dû sa survie qu'à l'entrée de l'Etat dans son capital à hauteur de 21,36%.

La restructuration imposée depuis par la Commission de Bruxelles, avec l'accord des gouvernements de droite, a entraîné une saignée terrible pour l'emploi : le groupe en comptait 69 594 dans le monde au 31 mars 2005 contre 109 671 deux ans plus tôt.

L'objectif, c'est de rembourser coûte que coûte, les banques qui ont accepté de prêter à des taux farineux au groupe en difficulté et, au-delà, de créer très vite, de la valeur pour les actionnaires privés, dont nombre de fonds d'investissements étrangers.

Il s'agit, affirme le PDG, Patrick KRON, de mener " une stratégie ambitieuse de croissance ren-

Déjà la marge opérationnelle du groupe a atteint 4% sur l'exercice 2004-2005, contre 1,8% sur le précédent. Et l'objectif est de la porter à 6% pour 2005-2006 et 7 à 8% en mars 2008.

Alstom demeure un joyau, malgré l'ampleur des cessions de filiales et participations que lui a imposées Bruxelles. Dans les transports (35% des commandes), il est N° 1 mondial des TGV et trains pendulaires, N° 2 pour les trains de banlieue et régionaux. Dans l'énergie (53% des commandes), il est N° 1 sur les centrales électriques clés en main, les turbines et alternateurs hydroélectriques. Dans la construction navale (7% des commandes), il est N° 2 mondial des paquebots de croisière et son savoir-faire est mondialement reconnu pour d'autres types de cargos comme les méthaniers.

Peut-on laisser un tel atout pour la France et l'Europe ne fonctionner que pour la rentabilité financière et ainsi être totalement déresponsabilisé au plan social, notamment en matière d'emploi et de formation, au plan territorial avec, notamment, les effets néfastes sur le bassin de Saint-Nazaire, des choix opérés depuis le plan " Cap 2000 " et renouvelé avec le plan " Cap 2010 " visant une nouvelle augmentation de la productivité du travail de 20% ? D'autant plus, s'agissant des activités navales si décisives pour l'industrie française, que les dirigeants du groupe veulent les scissionner du reste de l'entreprise pour les mettre en bourse. Peut-on, laisser un tel atout pour la croissance française et les coopérations européennes à la merci des exigences d'actionnaires et de banques privés, sans que l'Etat à qui il doit sa survie, ne songe à en réorienter la gestion dans le sens de l'intérêt commun des salariés du groupe, de ses sous-traitants en cascade et des populations ?

## La Navale en développement, une dynamique économique et sociale en Loire-Atlantique

### Bassin d'emplois Chiffres en main

Il n'y a pas une famille qui n'ait eu un enfant, un frère, un père, un neveu, un cousin... employé aux Chantiers. C'est vrai depuis des générations. Malgré les difficultés, c'est encore vrai aujourd'hui. Quand on parle de la Navale dans la région nazairienne, on ne peut pas parler de l'emploi en général sans penser que, derrière les chiffres, c'est la vie quotidienne de centaines d'hommes, de femmes, de jeunes qui en dépend.

A Besné, 47 familles sont concernées, à Crossac, 65, à Donges 84, à Guérande, 140, à Herbignac, 68, à La Baule, 129, à La Chapelle des Marais, 81, à Missillac, 71, à Montoir de Bretagne, 161, à Nantes 133, à Pontchâteau, 107, à Pornichet, 159, à Saint André des Eaux, 102, à Saint-Brévin les Pins, 143, à Saint-Joachim, 119, à Saint Malo de Guersac, 92, à Saint-Nazaire, 1290, à Sainte Reine de Bretagne, 49, à Savenay, 43, à Trignac, 164...



**Jean-Louis LE CORRE**  
Vice-président  
du Conseil général  
Maire de Trignac

L'absence de politique industrielle ambitieuse de construction navale en France et dans l'UE n'encourage pas la mobilisation de la filière maritime et portuaire. Elle n'ouvre pas la perspective d'une modification de la stratégie industrielle du Groupe Alstom.

En 2003, 13 à 14 000 salariés travaillaient aux chantiers, aujourd'hui il en reste 6 000 dont 3 000 salariés directs.

Depuis 2003, le chiffre d'affaires des Chantiers est divisé par trois et 2 000 suppressions d'emplois ont été opérées.

La SEMM Caravelair n'avait que peu de liens avec l'aéronautique, sa délocalisation en 1974 fut dramatique pour les 800 salariés et les ressources des collectivités locales.

Les diversifications récentes, sans base industrielle, sont des échecs et font l'objet de délocalisation comme Célestica, Mayer Squibb et bien d'autres.

La réduction des emplois et des capacités de production mise en œuvre par la Direction d'Alstom Navale provoque une diminution de la performance de l'outil et de la capacité à construire des navires à forte valeur ajoutée, enrichit à court terme des actionnaires et réduit les ressources du territoire départemental à tous les niveaux d'administration.

Les salariés de la Navale sont performants, puisqu'ils construisent nombre de méthaniers, de paquebots comme le Queen Mary II.

L'industrie et la Navale, en bonne santé, créent de l'emploi salarié et de la valeur ajoutée, tout en réduisant la précarité.

La création d'un pôle de compétitivité associant la Navale et l'installation d'une unité de bio-carburant en coopération avec Cargill, illustrent l'intérêt d'une diversification industrielle dans le contexte portuaire et naval.

Il convient aussi de rappeler que des synergies industrielles sont possibles en terme de production énergétique à partir des déchets

urbains, la raffinerie de Donges et l'unité Diester. La recherche/développement se trouvera sollicitée tout en élevant le niveau de formation des salariés. Les activités commerciales et le bâtiment bénéficient de l'augmentation des revenus. Elles permettent aussi une diversification structurelle par création d'activité, plus durable.

La logistique, forme de diversification industrielle s'est construite avec ces activités et permet d'assurer un meilleur maillage des approvisionnements et des débouchés. Elles génèrent de l'emploi et occupent nombre de friches industrielles.

La création d'une autoroute de la mer transgascogne et la progression constante du transport de marchandises et d'énergies par voie maritime renforcent la cohérence d'une politique industrielle de construction navale.

La filière maritime et portuaire, les salariés, les élus locaux et départementaux pourront peser sur la stratégie d'Alstom Navale afin de replacer la Navale sur une trajectoire de développement. C'est un outil performant et prioritaire pour dynamiser durablement la vie économique et sociale du département.

## Ils ont dit :

**Nicolas RASTEL, 36 ans, serrurier aux Chantiers depuis 1999**



**" J'aime bien construire des navires "**

Son CAP de serrurier en poche, Nicolas a cherché du travail. Onze ans de missions en intérim ou de contrats dans les entreprises de sous-traitance en tant que " serrurier ", " aide monteur tuyauteur " ou " menuisier de bord " ont été pour lui " un passage obligé " avant d'être embauché et d'entrer à Alstom Marine par la grande porte. Aujourd'hui, " charpentier fer " travaillant sur la structure des navires, Nicolas " aime travailler aux Chantiers parce qu'on y exerce différents métiers sur différents types de navires " et que " l'on apprend tous

les jours quelque chose de nouveau. " Son avenir ? Il le verrait bien avec " un carnet de commandes bien rempli ainsi qu'un déroulement de carrière assuré ". " Constructeur de navires " à la production, il aimerait voir, un jour, ce qui se passe dans les bureaux d'études et y travailler, pourquoi pas ? Et si son fils Gaétan voulait lui aussi entrer aux Chantiers, il " ne le découragerait pas... pour qu'il connaisse lui aussi le pincement au cœur qu'on ressent inévitablement quand on voit le bateau que l'on a façonné, quitter le quai pour rejoindre la haute mer ".



# Pour une Navale du 21<sup>ème</sup> siècle à Saint-Nazaire...

## La Bourse ou la vie : La stratégie risquée d'Alstom

A la fin des années 90 et au début des années 2000, les dirigeants d'Alstom ont passé le plus clair de leur temps à vouloir gagner de l'argent facile dans la spéculation boursière et à ne plus avoir qu'une stratégie industrielle à court terme. Quand la bulle financière a explosé et que le titre a été fragilisé, les fonds de pension américains (qui représentaient alors 30 % de la valeur du titre) ont plié bagage et contribué à faire chuter le cours des actions.

Il n'est pas inutile de rappeler que pour répondre aux exigences des actionnaires, l'entreprise s'était engagée dans la folie de la croissance externe (avec notamment le rachat d'ABB entreprise britannique de chemins de fer à la technologie défectueuse) et de la pression continue contre l'emploi et les salaires. Au final, rapportée au chiffre d'affaires, la part des salaires s'est effondrée passant de 20,9% en mars 2000 à 17,8% en mars 2004. Les effectifs sont passés, dans le même temps, de 120 700 à 76 811 personnes. Par contre, la dette financière consécutive aux rachats d'autres entreprises, est passée de 3,6 milliards d'euros en 2000 à 6,3 milliards d'euros en 2003 pour retomber à 4,4 milliards d'euros en 2004 après la vente de T&D.

Cela n'a pas servi de leçon aux actionnaires qui continuent à réclamer toujours plus d'argent et toujours plus vite. Malgré la recapitalisation de 2003 effectuée par l'Etat (3,2 milliards d'euros pris dans la poche des contribuables français), ils contraignent progressivement le groupe à céder ses filiales les plus rentables.

Pourtant, Alstom a montré, encore récemment qu'il savait commercialiser son savoir faire : le métro en Indonésie et au Venezuela, une Centrale au gaz en Italie, des turbines en Russie... Chaque fois qu'une stratégie industrielle claire a été mise en avant, le cours de l'action a grimpé en Bourse mais cela ne suffit toujours pas à des actionnaires qui réclament obstinément un taux de profit à deux chiffres.

Dans ce contexte, que dire d'éventuels projets pour la Navale ? Que ce n'est pas la préoccupation première des dirigeants qui déclaraient encore récemment, qu'Alstom Marine n'avait pas pour vocation de rester éternellement au sein du groupe !

## A qui profite la casse des emplois ?



**André FADDA**  
secrétaire  
de l'Union Syndicale Multi-professionnelle CGT

Un pavillon de complaisance flotte sur Penhoët. Le patronat et gouvernement appliquent, aux forçeps, les directives européennes qui leur permettent de réduire davantage, le coût du travail et généraliser la précarité. Pour eux, il faut faciliter le licenciement dans les entreprises et en finir au plus vite avec les lois sociales.

SACHEZ-LE, avant d'être écrite, retirée, battue le 29 mai et maintenant, de retour à Strasbourg, BOL-

KESTEIN CHEZ NOUS s'applique tous les jours. Alors que la main d'œuvre qualifiée existe sur place, les patrons cherchent toujours des travailleurs plus précaires que les précaires. Cela permet de faire accepter n'importe quoi, aussi bien par les travailleurs étrangers, que par les travailleurs nationaux, locaux, en les opposant entre eux et en cassant le Code du travail.

Faire travailler des ouvriers migrants, recrutés dans leur pays, aux conditions salariales de leur pays, et parfois sans les payer, nous oblige à la vigilance permanente, à la riposte quotidienne.

La lutte des salariés et la solidarité des travailleurs de la Navale ont contraint la Direction à faire respecter les droits sociaux français.

Ces salariés ont décidé de se syndiquer à la CGT. Maintenant, rien ne les arrête ! Organisés collectivement, ils se savent plus forts !

Cependant, le patronat ne manque pas d'air lorsqu'il se plaint de la difficulté à embaucher alors même que

le nombre de chômeurs ne cesse d'augmenter et que les radiations se multiplient. Ce bassin d'emploi est marqué par le chômage, c'est un bassin sinistré.

Les salariés de la sous-traitance sont eux aussi les victimes la stratégie suicidaire de la Direction qui vise à plonger les salariés compétents dans le chômage et ainsi fragiliser la pérennité de la construction navale. Solidarité, ténacité, résistance et conquêtes sont nécessaires pour que l'Europe veuille dire autre chose pour les salariés, qu'une concurrence exacerbée contre leurs droits sociaux et qu'elle ait un contenu social de progrès.



La grève de la faim des salariés polonais en août dernier, a conduit leur patron et les Chantiers de l'Atlantique au respect de leur droit et de leur dignité.

## Ils ont dit :

**Roland HOTTELARD, responsable départemental de L'Association Nationale des Victimes de l'Amiante (ANDEVA)**

"L'amiante, un véritable fléau qui n'a pas fini de tuer"

Le Plan Amiante a été obtenu de haute lutte par le mouvement associatif et le mouvement syndical en 1999. " Il faut savoir " précise Roland HOTTELARD que " les conséquences de l'utilisation de l'amiante sont dénoncées depuis...1895 ! Mais, jusqu'à il y a peu, la mort était considérée comme une fatalité, comme faisant partie du travail " s'indigne le responsable départemental. Il rappelle que le matériau utilisé massive-

ment, depuis 1930, dans la construction des navires et dans la mécanique " était, dès 1945, inscrit au tableau des maladies sanitaires professionnelles. Elle avait le numéro 25 ". Ce sont des générations qui ont été sacrifiées en connaissance de cause.

Pour les Chantiers de l'Atlantique et pour la mécanique, ce sont " 3500 personnes qui ont été reconnues contaminées ". Un chiffre que notre interlocuteur juge " sous-estimé " devant ce qui est " un véritable fléau qui n'a pas fini de tuer ". Depuis sa mise en œuvre fin 2000, plus de 1500 salariés de la Navale ont bénéficié des dispositions d'un Plan qui reconnaissait l'utilisation de l'amiante jusqu'en 1996 sur le site et sont ainsi partis en pré retraite. Une aubaine pour la direction qui a bénéficié, à peu de frais, d'un véritable plan social qui lui a permis de faire tranquillement baisser les effectifs.

## Marie George BUFFET le 14 novembre à Saint-Nazaire

**Marie-George BUFFET**, Secrétaire nationale du Parti Communiste Français, sera présente au Chantiers de l'Atlantique le 14 novembre et animera en soirée un **meeting à la salle Jacques Brel à 18h30**.

A cette occasion, elle formulera un ensemble de propositions concernant le secteur de la construction navale. Cette initiative de portée nationale est largement ouverte à tous celles et tous ceux qui souhaitent connaître les propositions communistes et qui agissent pour une Navale du 21<sup>ème</sup> siècle à Saint-Nazaire.

**Des transports gratuits seront mis à disposition en partant de Nantes.**



Marie Georges BUFFET avec les salariés des Chantiers lors de la fête du journal en mai 2005

**Le prochain numéro des " Nouvelles " donnera plus d'informations sur le déroulement de l'initiative publique de 18h30 et le parcours des transports. Nous vous proposons dès maintenant de retenir la date du 14 novembre sur votre agenda.**



## Prenons note...

### Après GUERET, rendez-vous à Paris le 19 novembre

La Fédération (créée à Guéret le 26 juin 2005) intitulée aujourd'hui "Convergences des collectifs services publics" appelle à manifester le 19 novembre, à l'occasion du Congrès des maires, pour rappeler notre détermination à défendre et développer les services publics.

### 15% des salariés travaillent la nuit

Précise une étude du ministère de l'Emploi. Une proportion qui a augmenté en 10 ans, surtout chez les femmes. Paradoxalement, le travail de nuit a diminué dans la santé... et progressé dans l'industrie.

### 1% des dépenses de santé

C'est que représente l'Aide médicale d'Etat qui concerne à peine 150 000 personnes. Un argument pour demander l'abrogation des décrets qui remettent en cause l'accès universel à la santé.

### Le MEDEF se réjouit

"La réforme de l'impôt sur le revenu et la hausse de la prime pour l'emploi contribuent à remettre le travail au cœur de la société. Quant aux mesures relatives aux entreprises, elles permettent certes, de ralentir la dégradation de la compétitivité de la France, mais elles restent insuffisantes pour espérer une vraie dynamique en faveur de l'emploi. En ce qui concerne la taxe professionnelle, le plafonnement à 3,5% de la valeur ajoutée est globalement un progrès, mais le MEDEF continuera à militer pour une vraie réforme de cet impôt qui pénalise le développement des entreprises, voire pour sa suppression"

### Bolkestein

Le 22 novembre 2005, en commission parlementaire, on votera pour la première fois sur le texte de la proposition de directive sur les services appelée Bolkestein. A la mi-janvier 2006, le Parlement européen se prononcera en séance plénière, à Strasbourg. Pour construire la riposte, Raoul Marc Jennar, docteur en science politique, animateur de l'URFIG vient de rédiger un document d'informations. Commande possible à URFIG, 7, PLACE DU CHATEAU, 66500 MOSSET, en y joignant un chèque de 7 euros.

### Après le Fret, la libéralisation du rail

Le Parlement européen a été plus loin dans la voie libérale que la proposition de la commission. La mobilisation des agents et des usagers sera déterminante.

### Une belle image de l'Europe !

Tous les jours, des migrants venus d'Afrique meurent aux frontières de l'Europe pour avoir eu l'audace de croire qu'ils pourraient y vivre en paix et dans la dignité.

### Renault au plus haut

...En formule 1, mais pouvons-nous dire la même chose pour ses salariés ? Rappelons que les profits de Renault ont fait un bond de 52% sur le 1er semestre 2005.

### Rachat de Presse-océan

Le Conseil de la concurrence a donné un avis favorable sous réserve de quelques ajustements : que Ouest France organise la régie publicitaire en entités spécifiques, séparant presse quotidienne, gratuite et télévision ; et réduise sa participation au capital Nantes-7.

## De Vallet à Saint-Memet, la même cause pour les mêmes effets.

Au premier semestre de l'année 2004, le bénéfice net de Nestlé, n° 1 mondial de l'agroalimentaire, s'est élevé à 2,8 milliards de francs suisses, avec un chiffre d'affaires en progression de 2,8%. Le taux de rentabilité des actionnaires est de 9,7%, ça ne leur suffit pas, ils veulent passer à 15%. C'est pour cela, et uniquement pour cela, que la direction de Nestlé veut regonfler le résultat d'exploitation, c'est à dire leur profit par les coupes sombres dans les salaires, les plans de restructuration importants.

Un formidable chantage se développe pour faire accepter ici les suppressions d'emplois, les fermetures de sites, de lignes de production, là le gel ou la diminution des salaires, l'augmentation du temps de travail, l'aggravation de son intensité, de la précarité.

D'autant que ce même groupe a bénéficié de fonds publics et, depuis 12 ans, d'une "intégration fiscale" des plus avantageuses, et que la France représente pour Nestlé le 2ème marché, après celui des Etats-Unis. Autrement dit, les arguments ne manquent pas pour que ce groupe assure sa responsabilité sociale et économique.

Il est surprenant, et c'est une caractéristique de la période que nous traversons, que de grands groupes internationaux économiques ou financiers, s'estiment suffisamment puissants pour déroger à leurs obligations sociales et à leurs obligations tout court même lorsque des décisions de justice leur sont défavorables. C'est inacceptable. L'entreprise serait le seul lieu où la loi n'est pas applicable. L'emploi industriel doit être défendu chez Nestlé et ailleurs.

Le directeur de l'usine de Vallet se dit "surpris" par le mouvement des salariés de Vallet dans le contexte actuel du groupe. Mais, c'est ce système inhumain, dangereux et inefficace que les salariés de Nestlé de Vallet ou de Saint-Memet combattent.

## Solidarité, soutien, action

Les Communistes et leurs élus n'ont de cesse d'exprimer leur colère sur la politique d'immigration de notre pays. "Il nous faut accueillir les migrants dans le respect de la Loi et de la dignité" écrivait Jean-Louis LE CORRE dans un communiqué de presse. Pour Rose, et tous les autres, les Roms expulsés dernièrement ou ceux des Sorinières, des solutions durables doivent être trouvées.

## EDF doit rester publique

### Privatisation = Spoliation

- EDF a été financée depuis sa création par les factures acquittées par les usagers. Les réseaux basse tension, de proximité, financés par les contribuables appartiennent aux collectivités locales.

Privatisation = Tarifs en Hausse

- Quel consommateur individuel peut avoir la

présomptueuse illusion qu'il obtiendra demain dans "le marché concurrent de l'électricité", avec EDF privatisée, des kWh moins chers qu'aujourd'hui avec EDF service public nationalisé ? Les actionnaires, même s'ils sont minoritaires dans un premier temps, exigeront sans cesse des augmentations de tarifs pour satisfaire leur soif de profits.

Privatisation = Dégradation du service

- Déjà la qualité du service d'EDF et de GDF se dégrade, car les directions appliquent des critères de gestion du privé. Mais la tradition de qualité du service persiste

## Précarité pour le début et la fin de carrière

"Tout n'a pas été tenté" contre le chômage, prétend ce gouvernement. Ce qui est vrai, c'est qu'on ne verra pas d'amélioration de l'emploi dans notre pays si l'on ne s'attaque pas à la logique des marchés financiers qui imposent des rendements toujours plus exorbitants, et au comportement des grands groupes. En ce domaine, rien ou

360% en vingt ans. Le chômage a-t-il été réduit d'autant ? Assurément non.

Et maintenant le CDD spécial vieux ! Le sillon dévastateur de la précarité sera encore plus creusé par la proposition du MEDEF. Bien sûr, la situation des salariés âgés au chômage est préoccupante car leurs chances de retrouver un emploi sont faibles. Mais



presque n'a été tenté. Mais le gouvernement et le MEDEF font tout le contraire.

DE VILLEPIN cherche à démanteler le Code du travail. C'est le but du "contrat nouvelle embauche". Si cette disposition est étendue au-delà des très petites entreprises comme le veut le MEDEF, la France comptera bientôt 5 à 6 millions de salariés jetables et corvéables à merci ! La précarité n'a déjà que trop augmenté. Le nombre d'intérimaires a fait un bond de

la réponse ne se trouve pas dans un CDD de 18 mois, renouvelable une fois ce qui est l'occasion d'imposer plus de flexibilité dans l'emploi des seniors, de réduire le coût du travail, et déroger au Droit du travail. Les défis posés en matière d'emploi des seniors exigent d'autres mesures. Comme l'indique, la CGT : "Mesurons qu'il faut créer 500 000 emplois nets pour que cette catégorie retrouve un niveau d'emploi satisfaisant d'ici 5 ans".

avec la résistance des agents. Observons que dans tous les départements des "agences clientèles" de proximité sont fermées, les temps d'intervention sont allongés, atteignant parfois les records de pannes aux USA.

Privatisation = environnement sacrifié

- Il est indispensable de relancer la recherche afin de bâtir un équilibre énergétique vertueux pour l'environnement, en recherchant à optimiser les atouts de chaque source énergétique, et de trouver les solutions optimales pour la gestion des déchets nucléaires. Les actionnaires privés vont-

ils se soucier de cela ? Personne ne le croit.

C'est la maîtrise par toute la société, par le monde entier, de son avenir énergétique qui est en jeu. La société post-pétrolière s'annonce ; la réduction des émissions de gaz à effet de serre est une nécessité vitale ; la croissance exponentielle des besoins en énergie ; les inégalités dans le droit à l'énergie exigent non pas que la production et la distribution de l'électricité deviennent une activité industrielle comme les autres mais restent un bien commun de l'humanité. La concurrence de type libérale ne peut satisfaire ces objectifs.



# Evénements, culture, idées.

## Huma Café à Nantes sur L'Affaire Henri Martin

Belle soirée au Salon de Musique du Lieu Unique le Vendredi 30 Septembre, où pour le démarrage de sa 3ème saison, l'Huma-café avait donné rendez-vous avec Anne MATHIEU, Alain RUSCIO et Henri MARTIN.

Un demi-siècle après le départ de la France de l'Indochine, un départ dans la douleur, sans gloire particulière, après huit années d'une guerre pénible achevée par l'ultime et prévisible désastre de DIEN BIEN PHU, il n'était pas inutile de revenir sur "L'Affaire Henri MARTIN" que d'aucuns qualifièrent d'Affaire Dreyfus de la 4e République.

Cette Quatrième République a mené et justifié jusqu'au bout cette guerre ; le monde politique

de la droite à la SFIO l'a soutenue. Mais des voix se sont élevées pour protester, des hommes se sont mobilisés pour lutter. Henri Martin fut de ceux-là.

Pour avoir demandé la liberté pour le peuple vietnamien, pour avoir demandé l'arrêt de la "sale guerre", ce jeune militant communiste fut emprisonné pendant 3 ans. Pour le défendre, les organisations communistes, en premier lieu, ont multiplié les initiatives, mais une masse considérable de femmes et d'hommes de bonne volonté ont uni leurs efforts.

Malgré une couverture médiatique très insuffisante – hormis sur le plan local "Ouest-France" et "Alternances" et sur le plan national "L'Humanité" – une cinquantaine d'auditeurs étaient présents et ont été vite captivés par les invités.

Anne MATHIEU rappelle le rôle éminent joué par Jean-Paul SARTRE. Lorsqu'il publie en

Alain RUSCIO retrace du point de vue de l'historien les tenants et aboutissants du conflit, engagé alors que la France venait de reconnaître l'existence de la République du Vietnam, proclamée par Ho Chi Minh et consacre une partie de son exposé aux grandes étapes de la mobilisation populaire et intellectuelle.

naissaient en lui", qui retrace son parcours : résistant à 16 ans, engagé volontaire témoin du bombardement de Haïphong, il ne peut pas se taire face à l'injustice de cette guerre. Il raconte son action d'abord légale, puis clandestine après l'interdiction de la presse communiste dans les armées, son arrestation, les accusations de sabotage, le procès, l'emprisonnement. Derrière les mots qu'il emploie, on sent bien que ce n'est pas sa personne qui compte, mais son engagement toujours vivace de militant, un engagement motivé, public, immédiat, politique, en un mot intelligent.

Dans la salle, certains avaient été les témoins de la mobilisation en faveur de la libération d'Henri Martin et en rappellent quelques épisodes à Nantes ou à Saint Nazaire, d'autres considèrent ce moment de l'histoire, ce symbole fort, comme révélateur de leur prise de conscience politique...

Oui, une belle soirée sur fond de lutte contre les guerres coloniales sous les couleurs de l'internationalisme, de l'engagement aux côtés des opprimés, de la vérité historique aussi... Pour tous un échange lourd de fierté et de confiance où l'émotion avait toute sa place.

J-P Landais



Portrait d'Henri Martin par Pablo Picasso (1953)

octobre 1953 "L'Affaire Henri Martin" recueil de textes de 15 intellectuels dont Vercors et Jacques Prévert, qu'il commente (100 pages sur 289), il y a déjà plus d'un an qu'il est engagé dans ce combat.

Henri MARTIN enfin, haute stature svelte et élégante, qui se défend d'avoir été un "héros" – ou alors, comme l'écrivait Sartre "un héros, non pas pour être au dessus de tous, mais parce que tous se recon-

## Coup de cœur

### «Waltenberg» de Hédi Kadour

"Un homme rêve de retrouver la femme qu'il a aimée. Un maître-espion cherche à recruter une taupe. Leurs chemins se croisent. Cela s'est passé au XXe siècle" avertit sobrement la 4ème page de couverture.

C'est à la fois un vrai-faux roman d'aventures, un faux-vrai roman d'espionnage, un vrai roman d'amour, le tout transfiguré par la grâce de l'écriture. C'est une immense machinerie à remonter le temps et l'espace, à faire vaciller les connaissances et les convictions, à bouleverser les sentiments et la raison. Une trame qui s'étale comme un fleuve inexorable de 1914 à 1991, sur fond de guerres coloniales, de fascisme, d'impérialisme et de communisme.

Plus de 700 pages où se laisser emporter, à faire réfléchir, à faire douter, à faire espérer aussi.

C'est un premier roman, et c'est à se demander si, auparavant, quelqu'un a su vraiment écrire.

Courez vite vous le procurer ; et si malgré tout vous en êtes déçu, ayez de la pitié pour celui qui écrit ces lignes, mais ne le lui dites surtout pas !

Un livre qui, à l'époque des prix littéraires, mérite la plus belle des récompenses : le don entier, absolu, sans frein ni limite du lecteur à l'histoire qui lui est racontée.

J-P Landais

\* Gallimard – NRF – Juin 2005



### Dans la presse :



"Premier roman d'un auteur connu jusqu'à présent comme poète, Waltenberg n'est pas seulement une réussite formelle. Il convoque la conscience des témoins de ce siècle pour un examen douloureux et lucide d'un passé dont nous sommes faits."

Alain Nicolas. L'Humanité

"C'est souvent enlevé, parfois drôle, toujours intelligent, cultivé jusqu'au jubilaire."

Bertrand Leclair. La Quinzaine littéraire

## Exposition...



### «Les grèves de 1955 à Saint-Nazaire et à Nantes»

Du 15 septembre au 15 décembre, la Maison des Hommes et des techniques et le Centre d'histoire du travail de Nantes présentent une exposition à l'occasion du 50e anniversaire de ces conflits.

Elle retrace leur histoire, à partir de photographies et de documents d'époque. Des animations sont prévues : tables rondes, conférences et débats.

NB : l'Huma-café invite à une "visite militante" de cette exposition, le mercredi 16 novembre. Rendez-vous à 15 h.30.

Entrée libre. Du lundi au vendredi de 10h à 12h30 et de 14h à 18h, Les samedis 19 novembre et 3 décembre (14h-17h30), le Dimanche 6 novembre (14h-17h30). Ateliers et Chantiers de Nantes, 2 bis boulevard Léon Bureau, 44200 Nantes.

## Lire

### De Tchernobyl en Tchernobyls de Georges Charpak, Richard L. Garwin, Venance Journé

La fin de l'affrontement Est-Ouest a mis un terme à la course aux armements. En revanche, le nombre de pays possédant l'arme nucléaire ne cesse de s'accroître et, si les essais se sont, presque partout dans le monde, arrêtés, le risque d'un conflit nucléaire n'est pas exclu. Comment contrôler la puissance

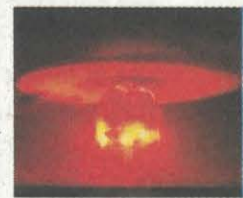
nucléaire ? Cette question a longuement préoccupé Georges Charpak et Richard L. Garwin. Physiciens de renom, parfaitement informés des risques réels, ils conduisent une réflexion rigoureuse sur les enjeux du nucléaire, tant civil que militaire. Car il est plus que temps en effet, loin des polémiques stériles, d'y voir clair et de dénoncer les vrais risques. Non, le nucléaire civil n'est pas aussi dangereux qu'on veut nous le faire croire.

Ce livre retrace l'histoire de la physique nucléaire, ses

grandes découvertes et ses grandes figures. Il rappelle tout

GEORGES CHARPAK  
RICHARD L. GARWIN  
VENANCE JOURNÉ

DE TCHERNOBYL  
EN TCHERNOBYLS



ce qu'il faut savoir sur la question, entre autres : qu'est-ce qu'une réaction en

chaîne ? Comment fonctionne un réacteur nucléaire ? Que s'est-il exactement passé à Tchernobyl ? Que faut-il faire des déchets radioactifs ? Comment se créent les armes et quel sera le scénario des prochains affrontements guerriers ?

Georges Charpak est Prix Nobel de physique, Richard Garwin, physicien du nucléaire, s'est notamment illustré en s'opposant au programme reaganien de "Guerre des étoiles".

Ed. O. Jacob, 568 pages, 25 €



## AUJOURD'HUI ET DEMAIN



**19 octobre :** Assemblée générale de la section du Pays de Retz à 20h30, salle de la Courance à Saint Brévin les Pins.

**27 octobre :** Comité local de la section de Rezé Sud-Loire à 18h30, 30 bis rue des Chevaliers à Rezé.

**3 novembre :** Forum/débat public, 20h00, salle du 8 mai à Bouguenais.

**4 novembre :** Forum sur l'Education, 20h00, salle Jeanne d'Arc aux Sorinières.

**5 novembre :** Forum national "Quels leviers pour la transformation progressiste de l'école ?" siège du PCF, 2 place du colonel Fabien à Paris.

**5 novembre :** Etats généraux du logement et de la ville, bourse départementale à Bobigny.

**8 novembre :** Forum/débat public, 20h00 à La Montagne.

**15 novembre :** Réunion publique "Respectons le vote du 29 mai" à 20h30 salle Louis de Funès au Cellier.

**26 novembre :** Forum national à Paris

## ■ BLAIN : UNE RESTRUCTURATION QUI INQUIÈTE.

Le centre hospitalier spécialisé de Blain avec ses 700 salariés, est-il voué à un prochain transfert ? C'est la question que l'on est en droit de se poser suite au dossier qui devrait être présenté à l'agence régionale d'hospitalisation, courant novembre.

Poumon économique de la région, dans un cadre naturel exceptionnel, le CHS de Blain, chacun le reconnaît, a besoin de remise aux normes et d'investissements lourds mais doit rester, précise l'intersyndicale, là où il est actuellement.

C'est un établissement qui se situe parfaitement dans le maillage autour du CHS avec les maisons de retraite, les activités cliniques diversifiées, l'équithérapie, souligne encore l'intersyndicale, avant de conclure que son coût est moins onéreux que les projets de services rattachés à l'Hôpital de Nantes. Affaire à suivre...

## ■ FRANCE CUBA

Le Comité de Loire-Atlantique de l'Association France Cuba organise le samedi 5 novembre de 15 heures à 19 heures à la Manufacture des tabacs, boulevard Stalingrad à Nantes, une conférence débat public "connaissez-vous Cuba ?". Cette conférence se déroulera à la salle des conférences au 2ème avec ascenseur. Elle traitera de l'histoire de Cuba, de sa colonisation, de son indépendance, de son économie du blocus... l'entrée est gratuite.

## « Nouvelles de Loire Atlantique »

Directeur de la Publication : Yannick CHENEAU  
Commission paritaire : N° 0310 1 86504  
Imprimerie : IMPRAM Lannion  
Composition SEM Locminé  
Responsable de la rédaction : Yannick Chéneau  
NLA 41 rue des Olivettes - 44000 Nantes  
Tél : 02 40 35 03 00 - Fax : 02 40 35 40 55  
e-mail : nouvelles.loire-atlantique@laposte.net  
Ce numéro des Nouvelles a été réalisé avec la collaboration de :  
Marie-Annick BENÂTRE  
Michel DEJEU  
Michel LUCAS  
Jean-Paul MARTEL  
Jean-Yves MARTIN  
Aymeric SEASSAU  
Yann VINCE



## Necrologie

**Renée PILON** n'est plus. Une longue maladie vient de l'emporter. Notre camarade était une militante communiste connue et estimée à La Montagne. Membre de la cellule Péri de la Montagne, elle fut également à l'origine de la création d'une section syndicale CGT au sein du personnel municipal de la commune. La retraite venue, elle entra à Conseil municipal, en 1995 et devenait membre de l'Association Départementale des Elus Communistes et Républicains. Renée était la sœur de notre camarade Jeannine TROUILLARD.

**Francis DOHERTY**, militant communiste de la Chapelle sur Erdre vient de nous quitter. Nous adressons à sa famille et à ses proches nos plus sincères condoléances.

Venez découvrir et essayer

CLIO

à partir de 11 800 €

CENTRE AUTOMOBILE DE L'ETOILE  
380, rte de la Côte d'Amour - Océanis  
SAINT-NAZAIRE  
02 40 17 20 20

## Il fallait se le dire



Vos avis, vos réflexions sont nécessaires pour que nous puissions ensemble comprendre et mieux appréhender notre action.

« NLA 41 rue des Olivettes 44000 Nantes »  
e-mail : nla@wanadoo.fr

## Objectivité

Pierre de Batz sur Mer, nous interpelle par un courrier suite à

l'annonce de la reprise de la Socpresse par Ouest France. Comprenant la position des organisations syndicales

de Presse Océan, qui se refusent à la main mise des fonds de pension sur le titre, il s'interroge sur le nouveau monopole de l'information que représente maintenant Ouest France. Cette situation avait été évitée à la Libération nous rappelle t'il, pour les raisons que l'on sait. Aujourd'hui, Ouest France dont on a vu la place sans réserve qu'il a pris dans la campagne pour le OUI lors du référendum sur la constitution, est avant tout un journal d'opinion et seul dans les kiosques...

## Réparation

Guy de Couëron, remarque que nous n'avons pas, lors des deux articles traitant de la venue de Jean-Louis BORLOO dans le département, cité les organisations de locataires qui avaient appelé à la manifestation à la Beaujoire.

Exact. Il ne s'agit pas d'une quelconque méfiance de notre part envers la CNL ou la CSCV qui étaient parmi les organisations appelantes et organisatrices avec la CGT à cette action mais tout sim-

plement d'une formulation dans rédaction de ces articles qui les excluait du texte et ceci sans aucune arrière pensée. Il fallait se le dire, comme le précise le titre de cette rubrique.

## Super

Jean de Nantes, a tenu à nous faire part de sa satisfaction suite à l'article de Claude AUFORT du dernier numéro sur l'augmentation du prix du pétrole. J'en redemande, nous dit il, non pas des augmentations, mais des articles

comme ceux-ci qui nous apportent et nous font réfléchir. Ne serait-il pas possible de poursuivre dans le même esprit et développer des questions telles que " le besoin dans cette période de services publics des transports renouvelés et efficaces ", " le rôle de la SNCF " " la place du port de Nantes-Saint-Nazaire "...

Message reçu, Jean, et nous nous proposons que la rédaction du journal réfléchisse collectivement pour répondre à ta sollicitation dans les meilleurs délais.