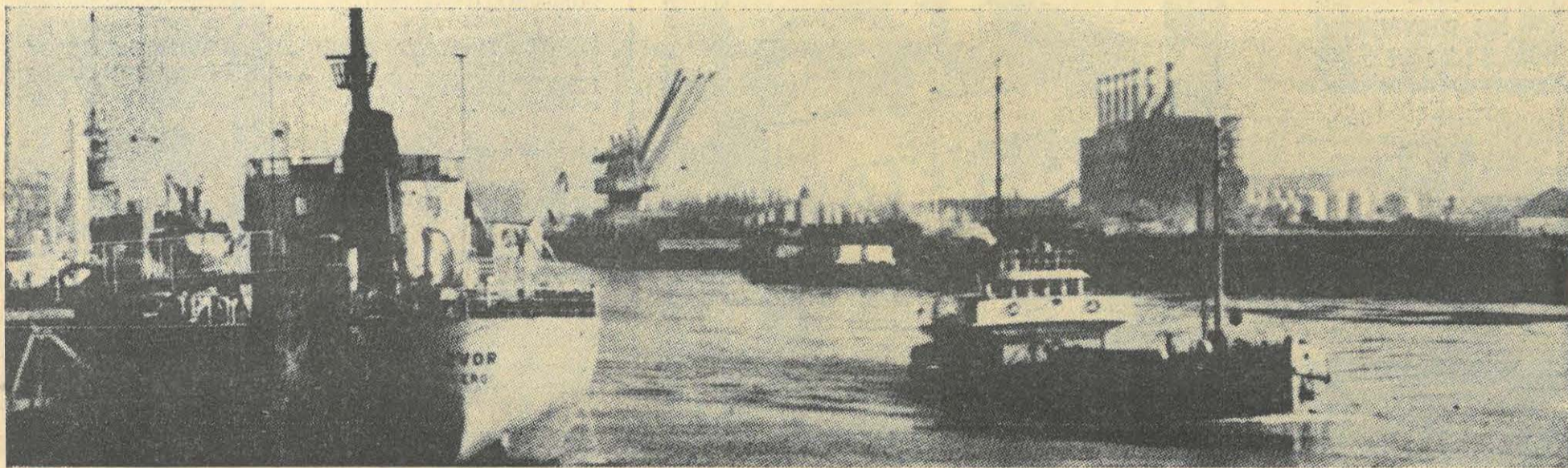


LOIRE ATLANTIQUE **les** **nouvelles**

Hebdomaire départemental du Parti Communiste Français - Numéro 307 - 9 Février 1984 - Prix 1 F.

LA LUTTE POUR L'EMPLOI ICI ET MAINTENANT!

Construction navale, aéronautique, chimie, agro-alimentaire, le port...



AUTANT D'ATOUTS DE LA LOIRE-ATLANTIQUE POUR LA RÉGION, POUR UNE GRANDE POLITIQUE DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

Par Gilles BONTEMPS, Secrétaire de la fédération de L.-A. du Parti Communiste Français

S'appuyer résolument sur les atouts économiques du département, défendre et développer nos industries existantes, sont autant d'éléments décisifs pour faire du développement de la région des Pays de Loire un atout pour la France.

En effet, pour mener à bien la politique de développement industriel de nouvelle croissance et de justice sociale décidée par le pays en 1981, la gauche a besoin de l'échelon régional.

L'enjeu principal de cette fin de siècle c'est le mode d'insertion de la France dans la division internationale du travail.

Insérer largement et de façon audacieuse notre pays dans une coopération internationale tous azimuts grâce à une base nationale forte, produire français pour mieux coopérer avec le reste du monde, cela exige une double cohérence nationale et régionale de l'appareil productif.

Ceci est bien sûr à l'opposé de la voie que continuent de suivre la droite et les patrons, une politique de redéploiement et de créneaux dont le but est le profit le plus grand dans le délai le plus court, et dont les conséquences

sont l'affaiblissement de notre appareil de production, le chômage, la dépendance accrue à l'égard de l'étranger, l'enfoncement dans la crise.

C'est cette politique de casse qui a été menée pendant des années dans ce département par les patrons et leurs alliés Olivier Guichard, de Cossé-Brissac et consorts au Conseil Régional ou Général.

C'est cette même orientation qu'ils poursuivent aujourd'hui en s'inscrivant pleinement dans l'offensive idéologique générale de la droite et du CNPF, sur la compétitivité de nos entreprises, les soi-disants manques de débouchés, les sur-effectifs, etc... dont le but évident est de mettre les travailleurs en état d'accepter un affaiblissement industriel des entreprises motrices du département, tels la navale, l'aéronautique, la métallurgie, le bâtiment, ce qui serait un coup porté à l'économie régionale et nationale.

Rien n'est plus urgent que de rassembler largement les travailleurs de ce département pour combattre ces idées fausses, cette politique néfaste et renverser la tendance.

Pour cela, nous disposons d'atouts impor-

tants, la situation géographique de la Loire-Atlantique ouverte sur la mer, la Loire et son estuaire, un port en développement, un fort secteur nationalisé qui doit pouvoir jouer un rôle d'entraînement dans le développement économique des chantiers navals parmi les plus performants du monde, l'industrie mécanique, l'aéronautique avec la SNIAS, l'agro-alimentaire, la chimie, un secteur énergétique qu'il est nécessaire de renforcer en obtenant une décision positive concernant la centrale du Carnet pour qu'il soit facteur de croissance.

Défendre et développer ces atouts, c'est non seulement possible comme nous le montrons dans ce numéro des « Nouvelles » sur certains secteurs, mais c'est décisif pour le développement de l'économie de la région des Pays de Loire et de la Nation, c'est une des clefs de la réussite de la politique décidée par les Français en 1981.

Bien sûr, face à la droite et aux patrons, il est clair que cela passe par l'action la plus large des travailleurs dans chaque entreprise, pour faire triompher ces solutions et les communistes entendent bien y contribuer.

Cinéma "les Club"

76, AVENUE DE LA REPUBLIQUE SAINT-NAZAIRE TEL. -53-41

Tous les jours matinées et soirées. Tarif réduit jeudi et lundi pour tous

LE JOLI CŒUR

14 h - 16 h 25
20 h - 22 h 25

Gwendoline

(dolby-stéréo)
14 h - 16 h 20
20 h - 22 h 20

La quatrième dimension

14 h - 16 h 20
20 h - 22 h 20

UN BON PETIT DIABLE

14 h - 16 h 20
jusqu'à dimanche

Prénom Carmen

20 h - 22 h 20
jusqu'à dimanche

lundi - mardi
On achève bien les chevaux

13 h 50 - 16 h 15
19 h 50 - 22 h 15

Les KORRIGANS

8, avenue de la République
ST-NAZAIRE
Tél. 22.44.79

Don Camillo

CHRISTINE

LES PARENTS NE SONT PAS SIMPLES CETTE ANNEE

RETENEZ-MOI OU JE FAIS UN MALHEUR

2019 après la chute de New-York

(int. - 13 ans)

TO BE OR NOT TO BE

UGC APOLLO
5 SALLES • 5 FILMS

GWENDOLINE

DON CAMILLO

LE BON PLAISIR

CHARLOTS CONNECTION

CANICULE
(int. - 13 ans)

Gaumont

HITCHCOCK
LES ANNÉES D'OR

Le rideau se lève sur 5 chefs-d'œuvre que le cinéma français n'avait pas projetés depuis près de 20 ans. Nous reverrons enfin ces classiques que le maître lui-même résumait en ces termes "Crime, violence, banditisme et un ou deux clins d'œil..."

FENÊTRE SUR COUR
(Rear Window) 1954

avec JAMES STEWART, GRACE KELLY, WENDELL COREY, THELMA RITTER et RAYMOND BURR
réalisé par ALFRED HITCHCOCK scénario de JOHN MICHAEL MAYER d'après la nouvelle de CORNELL WOOLRICH
TECHNIQUE COLOR

Les films de la semaine

● **DON CAMILLO.** — Film américain de Terence Hill avec Terence Hill, Colin Blakely, Mimsy Farmer, Ross Hill.

● **BRAINSTORM.** — Film de Douglas Trumbull, avec Christopher Walken, Nathalie Wood, Louise Fletcher.

● **GWENDOLINE.** — Film de Just Jaeckin, avec Tawny Kitaen, Brent Huss, Zabou, Bernadette Lafont, Jean Rougerie, André Julien.

● **FENÊTRE SUR COUR.** — Film de Alfred Hitchcock, avec James Stewart, Grace Kelly, Wendell Corey.

● **LONESOME COW-BOYS.** — Film de Andy Warhol et Paul Morrissey, avec Viva, Taylor Mead, Louis Waldon, Joe Dallesandro.

● **TO BE OR NOT TO BE.** — Film de Alan Johnson, avec Mel Brooks, Anne Bancroft, Tim Matheson, Charles Durning, José Ferrer, George Gaynes.

● **LA QUATRIÈME DIMENSION.** — Film composé de quatre épisodes réalisés par John Landis, Steven Spielberg, Joë Dante, George Miller. Avec Dan Aykroyd, Albert Brooks; Vic Morrow, Doug McGrath, Scatman Crothers, Bill Quinn, Kathleen Quinlan, Jeremy Light, John Lithgow, Abbe Lane.

Horaire les Korrigans

Salle 1 : j.v.s.d., 14 h, 16 h 25, 20 h, 22 h 25; l.m., 14 h 15, 20 h, 22 h 25.

Salle 2 : j.v., 14 h 10, 16 h 25, 20 h 10, 22 h 25; s.d., 13 h 50, 16 h 05, 18 h 10, 20 h 15, 22 h 30; l.m., 14 h 15, 20 h 10, 22 h 25.

Salle 3 : 1^{er} film, j.v.s.d., 14 h 15, 16 h 15; l.m., 14 h 15; 2^e film, j.v.l.m., 20 h 15, 22 h 20; s.d., 18 h 15, 20 h 20, 22 h 25.

Salle 4 : j.v., 14 h 10, 16 h 15, 20 h 10, 22 h 15; s.d., 14 h, 16 h 05, 18 h 10, 20 h 15, 22 h 20; l.m., 14 h 15, 20 h 10, 22 h 15.

Salle 5 : j.v., 14 h 05, 16 h 20, 20 h 05, 22 h 20; s.d., 13 h 45, 16 h, 18 h 15, 20 h 10, 22 h 15; l.m., 14 h 15, 20 h 05, 22 h 20.

● **LES PARENTS NE SONT PAS SI SIMPLES CETTE ANNEE.** — Film de Marcel Jullian, avec Alexandra Gonin, Florence Giorgetti, Henri Garcin, Yolande Folliot, Alexandre Sterling, Francis Lemaire, Jacques François, Thierry Le Luron.

● **CHARLOTS CONNECTION.** — Un film de Jean Couturier, avec Gérard Rinaldi, Jean Sarrus, Gérard Filippelli, Henri Garcin, Franck-Olivier Bonnet, Gérard Blanchard, Alexandra Stewart.

● **LE BON PLAISIR.** — Un film de Francis Girod, avec : Catherine Deneuve, Michel Serrault, Jean-Louis Trintignant.

● **2019 APRES LA CHUTE DE NEW-YORK.** — Un film de Martin Dolman. Avec Michaël Sokpik, Valentine Monnier, Anna Kanakis.

● **LE JOUR D'APRÈS.** — Film de Nicholas Meyer, avec Jason Robards, Jo Beth Williams, Steven Guttenberg, John Cullum, John Lithgow, Biol Beisch.

● **LE JOLI CŒUR.** — Film de Francis Perrin, avec Francis Perrin, Cyrielle Claire, Sylvain Rougerie, Patricia Cartier, Michèle Bernier, Annie Jouzier.

● **LOUISIANE.** — Film de Philippe de Broca, avec Margot Kidder, Ian Charleson, Lloyd Buckner, Victor Lanoux, Andréa Ferréol.

● **CHRISTINE.** — Film de John Carpenter, avec Keith Gordon, John Stockwell, Alexandra Paul, Robert Prosky, Harry Dean Stanton.

● **PRENOM CARMEN.** — Film de Jean-Luc Godard, avec Maruschka Detmers, Jacques Bonnaffé, Myriem Roussel, Christophe Odent, Jean-Luc Godard.

● **CANICULE.** — Film de Yves Boisset, avec Lee Marvin, Miou Miou, Jean Carmet, Victor Lanoux.

● **RETENEZ-MOI OU JE FAIS UN MALHEUR.** — Film de Michel Cérard, avec Jerry Lewis, Michel Blanc, Charlotte de Turckheim, Laura Betti.

● **TCHAO PANTIN.** — Film de Claude Berri, avec Coluche, Richard Anconina, Agnès Soral, Philippe Léotard.

● **UN BON PETIT DIABLE.** — Film de Jean-Claude Brialy, avec Alice Sapritch, Bernadette Lafont, Philippe Clay, Michel Creton et Paul Courtois.

A l'affiche à Nantes

APOLLO

- 1 - 13 h 15, 15 h 35, 17 h 50, 20 h 05, 22 h 20 + s. 0 h 30 : **GWENDOLINE.**
- 2 - 14 h 25, 16 h 50, 19 h 20, 22 h + sam. 0 h 30 : **DON CAMILLO.**
- 3 - 13 h 30, 15 h 40, 17 h 55, 20 h 10, 22 h 25 + sam. 0 h 45 : **LE BON PLAISIR.**
- 4 - 13 h 45, 15 h 45, 17 h 50, 20 h, 22 h + sam. 0 h 10 : **CHARLOTS CONNECTION.**
- 5 - 13 h 15, 16 h, 18 h 05, 20 h 10, 22 h 15, + s. 0 h 25 : **CANICULÉ** (int. - 13 ans).

COLISEE (14 h, 16 h, 20 h, 22 h)

- 1 - **LOUISIANE.**
- 2 - 14 h - 16 h : **LES COMPÈRES.**
20 h - 22 h : **PRENOM CARMEN.**
- 3 - **GWENDOLINE** (dolby-stéréo).

CONCORDE (1^{er} film 19 h; dim. 14 h, 2^e film 21 h + dim. 16 h; 3^e film 23 h)

- 1 - **LE DERNIER COMBAT + TAXI DRIVER + TO BE OR NOT TO BE.**
- 2 - **UN FAUTEUIL POUR DEUX + SHINNING + ET VOGUE LE NAVIRE.**
- 3 - **PAULINE A LA PLAGE + LE RETOUR DE MARTIN GUERRE + LONESOME COW-BOY.**
- 4 - **TINTIN + LA TRACE + LE BAL.**

GAUMONT

- 1 - 13 h 55, 16 h, 20 h 05, 22 h 10 + dim. 18 h : **LE JOLI CŒUR.**
- 2 - 14 h 20, 16 h 30, 20 h, 22 h 10 : **LA QUATRIÈME DIMENSION.**
- 3 - 13 h 55, 16 h 30, 19 h 35, 22 h 10 : **LE JOUR D'APRÈS.**
- 4 - 14 h 10, 16 h 30, 19 h 50, 22 h 10 : **FENÊTRE SUR COUR.**
- 5 - 14 h 15, 16 h 30, 19 h 55, 22 h 10 : **LES ANGES DU MAL.**
- 6 - 14 h 15, 16 h 30, 19 h 35, 22 h 10 : **TO BE OR NOT TO BE.**

KATORZA (14 h, 16 h, 20 h, 22 h)

- 1 - **CHRISTINE.**
- 2 - **LE JOLI CŒUR.**
- 3 - **TRICHERIES.**
- 4 - **LE BON PLAISIR.**
- 5 - **TO BE OR NOT TO BE.**
- 6 - **BRAINSTORM.**

RACINE (14 h, 16 h 30, 20 h, 22 h 30)

- 1 - **LES PARENTS NE SONT PAS SIMPLES, CETTE ANNEE.**
- 2 - **TCHAO PANTIN.**

ARIEL (14, 16 h 30, 20 h, 22 h 20)

- **ROLL (D.S.).**
- **RUE BARBARE.**

OLYMPIA (14 h, 16 h, 20 h, 22 h)

- **LA QUATRIÈME DIMENSION** (dolby-stéréo)

CINEMATOGAPHE

- Mercredi, samedi, 14 h 30, 16 h 30, **BLACK JACK.**
- **LA PRISON DANS LA VILLE.**
- **FURIE** (merc., vend., mardi, 19 h).
- **LES CRIMINELS** (merc., jeudi 21 h).
- **UN CONDAMNÉ A MORT S'EST ÉCHAPPE** (j. l. 19 h).
- **LE POLICEMAN** (v. 21 h, s. d. 19 h et 21 h).
- **GENDARMES ET VOLEURS** (l. m. 21 h).

NANTES

MOINS D'ESPACES VERTS POUR LES H.L.M.

La majorité de droite du Conseil municipal de Nantes vient de décider de diminuer le budget d'entretien des espaces verts dans les cités HLM (moins 5%). Les autres espaces verts de la ville de Nantes bénéficieront, eux, d'une augmentation de 6%.

Les cités HLM, si déshéritées, n'avaient pas besoin de cela, vous en conviendrez. Et leurs habitants peuvent se poser la question : « Pourquoi ne sommes-nous pas traités comme les autres Nantais ? C'est pourtant dans ces cités que les impôts locaux sont les plus élevés. »



place du commerce
48.29.95

LE JOLI CŒUR

La quatrième dimension

LE JOUR D'APRÈS

Fenêtre sur cour

LES ANGES DU MAL
(int. - 18 ans)

TO BE OR NOT TO BE

Directeur de la publication : Maurice ROCHER
41, rue des Olivettes - NANTES
Imprimerie Commerciale
32, boulevard Laënnec - RENNES
C P P P n° 52 987

Une seule réponse : la droite à Nantes a décidé une politique de ségrégation sociale. Elle a décidé de faire la chasse aux pauvres... Celle-ci est ouverte à Nantes, depuis mars 1983.

LE PHARAON

Monsieur Mériadec RIVIERE, adjoint aux Finances de Monsieur CHAUTY, vient d'avoir cette réflexion savoureuse :

« Les réalisations de la précédente municipalité ont été pharaoniques ».

Ce qu'il faudrait savoir, c'est si cette curieuse image lui est venue à la suite d'une visite aux pyramides d'Égypte ou une visite du Sillon de Bretagne de Saint-Herblain (réalisation de CHAUTY quand il était maire de Saint-Herblain...)

LUTTES D'HIER... ...ET D'AUJOURD'HUI

« On ne lit jamais un journal de la veille ». C'est sans doute en s'inspirant de cette maxime que la droite et le patronat ont mis au pilon les déclarations et promesses dont ils nous ont abreuvés pendant plus de vingt ans.

Rafraichissons les mémoires.

Au moment où Georges Marchais décrivait l'amorce de la crise et venait en Loire-Atlantique pour soutenir l'action des travailleurs de notre région, dans le préambule du 6^e Plan rédigé en 1972, nous pouvions lire : « Le plan régional doit être considéré ni comme un engagement formel de l'Etat, ni comme un contrat liant l'Etat et la région, dont la non-exécution pourrait être dénoncée, mais plutôt comme une déclaration d'intentions communes... » L'avenir ne s'octroie pas mais il est le plus souvent ce que l'on veut bien le faire soi-même ».

En relisant ce document très officiel, on comprend vite pourquoi droite et patronat se refusent à parler de l'héritage qu'ils ont laissé.

Encore faut-il bien préciser que les luttes des travailleurs ont permis parfois de faire entrer dans la vie ce qui n'était que formelles déclarations d'intentions, ou

d'empêcher des mauvais coups.

Ainsi, la navale a été maintenue par la lutte, tout comme l'Aéronautique ; Cordemais imposé à Olivier Guichard et Chauty ; et s'il existe aujourd'hui des inquiétudes sur le Carnet, la responsabilité en incombe aux atternolements, aux hésitations de la droite qui, en coulisse, a freiné la décision (c'est d'ailleurs ce que nous avons rappelé avec force à M. Ansquer et à ses amis).

De même, aujourd'hui, si nous avons accumulé du retard sur les grands travaux, à Nantes et dans sa région, c'est la droite et Chauty qui en portent la responsabilité.

Le franchissement de la Loire à Nantes a trainé. Avant tout, c'est parce que le Conseil Général de droite s'est livré pieds et poings liés à la Société d'Economie Mixte du Pont de Saint-Nazaire (où les capitaux privés sont majoritaires grâce à une dérogation signée... Valéry Giscard d'Estaing) en garantissant que le péage s'appliquerait à tout ouvrage entre Nantes et Saint-Nazaire. Aujourd'hui, d'ailleurs, avec ce statut, rien n'est encore réglé.

De même, et sans que l'on puisse dire aujourd'hui que tout soit réglé, il faut garder à l'esprit les combats

d'arrière-garde de la droite nantaise contre le tramway, le Stade ou la médiathèque.

Quant au port, si nous approchons les 16 millions de tonnes, nous n'oublions pas que les objectifs étaient de 30 millions et que dans ce trafic réalisé, les entreprises nationalisées se taillent une belle part.

Avec la gauche au gouvernement, il ne s'agit pas de baisser les bras. La lutte de classe prend une dimension nouvelle.

Ceux qui hier n'avaient que compréhension et excuses pour le gouvernement n'ont qu'un objectif : faire plier à leur volonté celui de la gauche avant de le faire éclater.

Alors l'action unie est plus nécessaire que jamais pour ne pas céder un pouce sur le terrain. Et s'il était encore besoin d'illustrer par un exemple, M. Volkoff, Président de la CCI de Saint-Nazaire vient bien involontairement de nous en fournir un nouveau. Ainsi, alors que dans sa plaquette de la CCI il expliquait en substance que tout le mal, à Saint-Nazaire provenait de la navale et de l'aéronautique, après notre ferme réaction, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Saint-Nazaire, vient d'opérer un stratégique retour en arrière.

LA FORMATION PROFESSIONNELLE Condition et clé de la valorisation des ressources régionales et locales

Une importante clarification est en cours et l'existence active d'un ministère de la Formation professionnelle y concourt : le vieux schéma « libéral-anarchique » axé sur la formation initiale — culture pour l'élite, enseignement plus ou moins « technique » ou au rabais pour les autres — est sérieusement remis en cause. Tout comme pour l'existence même de la crise, la justesse de nos positions est de plus en plus

Or, si l'on examine de plus près les activités économiques dans notre département, compte tenu des besoins à satisfaire, la question n'est pas celle de soi-disants « sureffectifs » ou « excédentaires condamnés », mais celle des moyens d'un développement économique harmonieux et diversifié.

On sait qu'aujourd'hui d'importantes disparités subsistent entre les régions, l'écart entre les régions pour leur P.I.B. par habitant allant jusqu'à près de 40 %. On sait aussi que de telles disparités existent entre les départements de notre région, et au sein même de notre département.

Loin de vouloir tout uniformiser, nous estimons qu'il faut s'appuyer sur nos atouts locaux actuels, sur notre potentiel, pour développer tous les secteurs d'activité, sachant que chacun doit s'inscrire dans les grandes mutations de notre époque.

C'est dans cette perspective que s'inscrit la lutte pour une formation professionnelle permettant à tous de concourir au mieux à ce développement.

Notre réflexion s'articule autour de quelques grands axes :

— La formation initiale subit les effets du gâchis considérable dû aux réformes pour adapter le système éducatif au profit immédiat. Ainsi, en 1975, dans notre région, 70,1 % des personnes de plus de 17 ans n'avaient que le C.E.P. ou aucun diplôme (France entière : 67,4 %) ; dans l'académie de Nantes, 36 % des élèves atteignent la classe de seconde, contre 94 % au Japon ; dans le département, le nombre de « non-inscrits » de moins de 16 ans était estimé à 4 000 à la rentrée de 1981. L'heure est donc à une rénovation profonde de notre système éducatif pour faire reculer l'échec scolaire et développer la qualification, en particulier en ouvrant de nou-

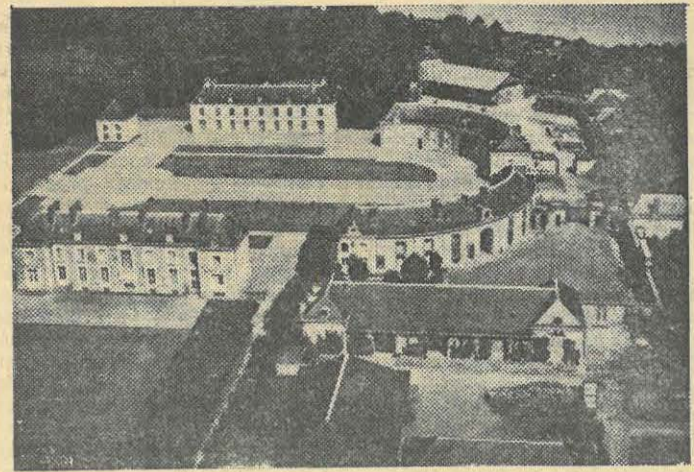
velles sections dans les L.E.P., de nouvelles formations dans les I.U.T. et les universités.

— La formation continue ne peut être dissociée du tissu industriel. Ainsi, l'automatisation intégrale crée un besoin de qualification accrue et donc de formation continue pour avoir des ingénieurs, des techniciens et des ouvriers hautement qualifiés. Le problème est surtout celui du temps et des moyens de la formation continue, surtout dans les domaines où il y a des « manques » importants : mécanique générale, BTP, confection, gestion par ordinateur, procédés électroniques, automatiques et informatiques.

— 50 000 des 109 000 chômeurs recensés en juillet 1983 pour notre région étaient des jeunes de 16 à 25 ans. Plus de 7 000 se sont inscrits aux stages de qualification dans le cadre du plan Rigout. Les jeunes veulent s'en sortir, mais aussi travailler autrement. Dans ce domaine, il faut créer un nouveau rapport de force, en particulier dans notre département, pour que les entreprises nationalisées prennent enfin leurs responsabilités.

— Formation et recherche sont indissociables. Pour cette

DE L'ARGENT...



IL Y EN A...!

Charles-Henri de Cossé-Brissac, président du Conseil général de Loire-Atlantique et sa modeste demeure ! Il fait partie des 1 306 personnes du département qui possèdent un patrimoine supérieur à 600 millions de centimes.

Ainsi peu avant les vacances, on apprenait que plus de 100 000 Français ont déposé une déclaration sur les grandes fortunes (IGF) en 1983. Chacune d'entre elles possède en moyenne un patrimoine imposable de 700 millions de centimes.

L'addition de ces fortunes déclarées équivaut aux trois-quarts du budget de l'Etat.

Après les déclarations du C.N.P.F., on peut se demander qui sont les privilégiés en France ? « L'inadmissible » ce serait pêle-mêle le treizième mois, le budget des œuvres sociales, le tiers payant, le droit à l'emploi et à la formation...

D'ailleurs, peu de temps après les arrêts de travail des gaziers et électriciens, le Conseil national du Patronat français déclare : « Cette grève, néfaste à l'activité économique, est d'autant plus inadmissible qu'elle vise à défendre les privilèges exceptionnels dont disposent les salariés d'EDF ».

Alors, qui sont les fortunés ? Le C.N.P.F. les a repérés, ils habitent des pavillons de banlieue et les F3 de cités populaires. Ils circulent même parfois en voiture pour leurs déplacements professionnels !

Cette accusation portée par les hommes de droite, plus familiers des beaux quartiers ou de grandes propriétés comme celle de M. Charles-Henri de Cossé-Brissac, prête à rire. Pourtant !

Pourtant, lors du dernier Conseil général, M. Charles-Henri de Cossé-Brissac, poussé dans ses retranchements par le conseiller général communiste M. Moreau, avouait faire partie de ces grandes fortunes. Ce qui ne l'empêche pas de s'en prendre aux plus pauvres.

Avec ses amis, la décision fut prise de diminuer le montant des allocations mensuelles à l'enfance (cette allocation est versée pour les enfants dont les familles sont sans ressource).

Faire payer les riches devient, devant ces scandales, une nécessité, une mesure économique, une mesure de justice sociale, car si il y a une crise, il n'y a pas de crise pour tous, n'est-ce pas M. de Cossé-Brissac ?

dernière, notre région a encore un retard considérable (1,61 chercheur pour 1 000 actifs contre 3,21 pour la France entière), mais a cependant une réelle capacité à innover, grâce à une recherche de grande qualité (électronique, informatique, médical, chimie...). Après le colloque tenu fin 1981, de grandes questions restent ouvertes, et en particulier : comment utiliser au mieux le potentiel d'innovation existant dans la production ? Loin de vouloir limiter les axes de recherche, nous pensons que l'ensemble pourrait s'articuler autour de grands axes de notre propre développement économique : filières électronique, agro-alimentaire, maritime, santé.

Cette réflexion débouche donc sur des propositions dans un domaine où les responsabilités sont aujourd'hui réparties entre l'Etat, les régions, les départements, les communes, les entre-

prises nationales et aussi le patronat. La récente redistribution qui s'est opérée avec les lois de décentralisation nous conduit à considérer que :

1°) l'Etat doit développer, comme le prévoient deux des programmes prioritaires d'exécution du IX^e Plan, un effort inscrit dans les récentes lois de finances (par exemple + 15 % pour la recherche en 1984).

2°) la région, en liaison avec l'Etat par un contrat de plan, doit inscrire l'effort de formation continue et d'apprentissage dans les perspectives du développement des filières dans la région. Elle pourrait en particulier procéder à une péréquation de la taxe d'apprentissage.

3°) le département et les communes doivent participer, dans le cadre de leurs nouvelles compétences, à l'effort de rénovation des enseignements élémentaire et du 1^{er} cycle.

4°) les entreprises nationales doivent s'engager enfin dans la réalisation du plan Rigout et participer, avec les collectivités publiques concernées et les syndicats, à la définition de ce que pourrait être leur propre effort dans le cadre d'une formation continue bien conçue, ce qui devrait pouvoir bénéficier en outre aux P.M.E.

5°) le patronat lui-même pourrait se rendre compte que l'application de la logique du profit à court terme ne peut que poursuivre une casse dont il a fort peu de chances de sortir et considère enfin que l'effort de formation est un investissement à long terme.

Paul LE GUILLOUX.



reconnue, témoin la reconnaissance de l'échec scolaire et des inadaptations du système actuel.

Aujourd'hui, le caractère primordial de la formation pour l'économie et le fait que le débat sur l'école et sur la formation est l'affaire de tous sont de plus en plus évidents. De même, la dissociation formation initiale - formation continue est de plus en plus discutée.

Toutefois, il subsiste des écarts importants. En effet, même dans l'effort de rénovation du système éducatif et de formation, on en reste encore trop souvent au maintien de formations très inadaptées aux besoins locaux et régionaux, ou à des discours sans support réel sur de mythiques « secteurs porteurs ».



QUAND LE BATIMENT VA...

Actuellement, on constate que les trois-quarts de la population française vit dans les villes. Alors que les campagnes se dépeuplent et que les agriculteurs perdent leur emploi, la crise du logement, des transports, de l'environnement et le manque d'équipement dans les agglomérations urbaines posent de graves problèmes. L'aménagement du territoire, l'organisation de l'espace ne sont pas neutres, ils reflètent les contradictions d'une société qui connaît une crise économique sans précédent.

Ces dernières décennies, les actions, les luttes des travailleurs ont contrarié les plans de redéploiement du grand capital. L'amélioration et la qualité de la vie dans la ville est devenue une préoccupation des citadins.

Les communistes, en ce qui les concerne, ont participé activement à faire naître les exigences que sont devenues :

- la construction de logements sociaux en centre-ville ;
- la réhabilitation de logements et leur environnement dans les grands ensembles ;
- la restructuration des banlieues ;
- l'amélioration des transports en commun ;
- la prise en compte du développement économique urbain.

Autant d'espoirs de la population qui figurent parmi les objectifs des engagements de la gauche en 1981.

La reconstitution du potentiel industriel et une politique sociale du logement sont les pierres angulaires pour un projet urbain répondant à l'intérêt national et aux besoins de l'homme.

Loin de s'opposer au développement industriel, le logement en est, au contraire, le complément indispensable. Développer notre économie, avoir une grande politique industrielle nouvelle ne pouvant se faire sans une relance sérieuse du B.T.P. et particulièrement de la construction.

Aujourd'hui, l'industrie du bâtiment et des travaux publics (B.T.P.), première branche indus-

trielle de l'emploi, est menacée.

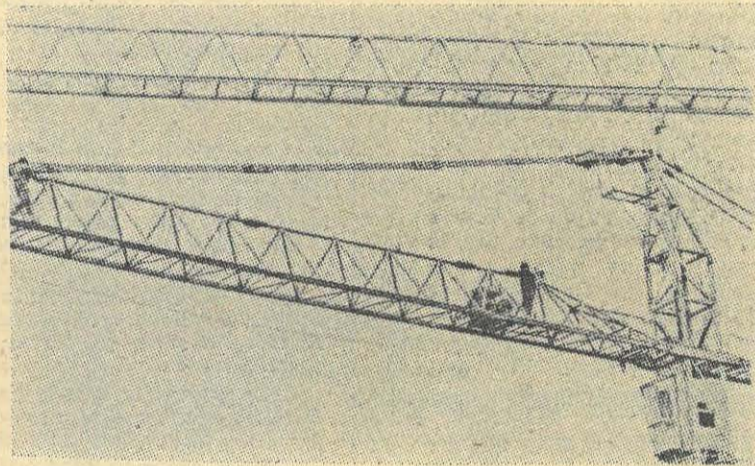
Au cours de la dernière décennie, les grands travaux publics ont été relativement délaissés et l'industrie du bâtiment a été réduite de 30 %.

Pourtant, le secteur de la construction, c'est près de 100 000 salariés dans les pays de Loire. Et les besoins sont énormes : un tiers des logements sont vétustes. D'où l'importance d'un plan de réhabilitation, d'une politique de construction résolument orientée vers l'avenir dans le bâtiment, mais aussi dans les travaux publics et les branches annexes.

Or, on observe une dégradation considérable de l'emploi dans ce secteur.

7 500 emplois ont été supprimés en Loire-Atlantique en quelques années et la chute se poursuit.

Il est donc nécessaire de reprendre la construction de locatifs H.L.M., de réhabiliter l'habitat avec un programme ambitieux pour arrêter la dégradation de certains quartiers (Chantenay, par exemple).



Dans ce secteur, la disparition de P.M.E. par le truchement des fusions, des absorptions ou des liquidations pures et simples conduit à une dégradation technique mais aussi à une situation de quasi-monopole de groupes nationaux qui, avec

quelques lotisseurs, raflent l'essentiel des aides publiques.

Les grands groupes nationaux ne se contentent pas de réduire à néant les potentialités locales par la concentration, ils accentuent leur pression dans l'application de la politique des modèles ainsi que dans le choix des composants ; de ce fait, ils contrôlent l'ensemble de la construction et cela non pas par souci d'améliorer la qualité, mais uniquement la rentabilité justement au détriment de la qualité.

Certains ne sont-ils pas obligés d'ailleurs, pour redresser leur image, d'utiliser comme slogan publicitaire que la maison qu'ils construisent est une maison de maçon !!!

Le patronat de la Construction porte une lourde responsabilité dans la détérioration de la profession, notamment par une politique de bas salaires qu'engendre une déqualification compromettant l'avenir.

Pour innover la tendance, il s'agit donc de :

- relever les salaires, le pouvoir d'achat,



- relancer ce secteur en fonction des besoins,
- développer une formation professionnelle de qualité,
- mettre en place un système de protection sociale adapté aux particularités de cette industrie.

INFRASTRUCTURES. GRANDS TRAVAUX

Les nécessités sont nombreuses et importantes :

- la construction d'une centrale nucléaire (le site du Carnet apparaît le plus favorable),
- le franchissement de la Loire à Cheviré,
- la voie express Nantes-Rennes,
- l'amélioration des axes Nantes-La Roche-sur-Yon et Nantes-Poitiers, de la route Bleue du bord de mer,
- la construction d'ouvrages nécessaires à la régulation de la Loire et à la préservation de ses berges, à l'alimentation en eau des agglomérations,
- le T.G.V. Atlantique induira également des charges de travail pour la région.

Ces propositions sont pour autant inséparables des propositions à caractère social et en particulier la nécessité d'un statut social pour l'ensemble des salariés de la construction, afin que chaque salarié puisse recevoir une promotion et des garanties en fonction de sa carrière professionnelle.

EN BREF

● A « Gardilore » à Montoir, une nouvelle grève de 24 heures a été observée au début de la semaine passée à l'appel de la C.G.T. et de la C.F.D.T. pour protester contre la menace de 110 licenciements, dans le cadre de la restructuration de l'industrie des engrais. Des manifestations ont eu lieu au pont de la gare à St-Nazaire et au péage du pont sur la Loire.

● Au « Tri » de Nantes-Gare, les postiers ont observé de nouveaux arrêts de travail à l'appel de la C.G.T. C.F.D.T. et F.O. pour protester contre la suppression de 19 emplois, alors qu'ils revendiquent des créations de postes.

● Les agents d'EDF-GDF de St-Nazaire ont observé un arrêt de travail mercredi de la semaine passée pour l'accroissement des effectifs et le maintien de la recette, avenue de la République.

**SAMEDI
18 FEVRIER**

20 h 30 - Café de la Gare
PORNICHET

**SOIRÉE
CULTURELLE**

organisée par la cellule
sur le thème
Paul LANGEVIN
éminent physicien français
l'un des fondateurs en 52
du Comité Mondial
contre la guerre
et le fascisme

Avec la participation de
Bernard ABRAHAM
Professeur de philosophie

CONSEIL GÉNÉRAL : Les grosses fortunes au pouvoir s'en prennent aux plus pauvres

Les élus du département viennent de voter leur budget. Ils l'ont fait dans des conditions nouvelles. La décentralisation donne, aujourd'hui, à l'exécutif de cette assemblée, le pouvoir de gérer sans tutelle. Habités, pendant des décennies, à se retrancher derrière le préfet, les élus de droite sont aujourd'hui un peu surpris et tentent de fuir leurs responsabilités en faisant porter le chapeau de leurs décisions « aux autres ». Il reste que celles-ci sont significatives de ce qu'est capable de faire la droite, quand elle est au pouvoir.

Charles-Henri de Cossé-Brissac, président du Conseil général de Loire-Atlantique, fait par-

tie des 1036 personnes du département qui possèdent un patrimoine supérieur à 500 millions.

Poussé dans ces retranchements par notre camarade Michel Moreau, conseiller général, il l'a avoué en séance publique.

Pour Charles-Henri de Cossé-Brissac, s'en prendre aux grandes fortunes, c'est faire du « racisme anti-riche ». Pas moins, il en pleurerait.

Ne vous inquiétez pas, il s'en est remis en s'attaquant aux pauvres, aux plus pauvres, ceux qui n'ont plus rien.

Avec ses amis, Charles-Henri de Cossé-Brissac vient de décider de diminuer le montant des

allocations mensuelles à l'enfance. Cette allocation est versée pour les enfants dont les familles sont sans ressource (femme seule, famille frappée par le chômage, la maladie, le handicap).

Ainsi les familles déjà dans la gêne, verront encore leur difficulté grandir, leur misère s'aggraver.

Bien plus, devant l'impossibilité d'élever leurs enfants, ces familles se verront menacées de se les voir enlever, pour les confier à la DDAS.

De nouvelles familles éclateront, se disperseront...

La droite contre la famille ! qui l'eut cru ! c'est pourtant à ce résultat qu'aboutira sa politique.

LE DERNIER TRAIN DE CLAUDE

CLAUDE, ACCOMPAGNE DE SON PERE, SA FEMME ET SES FILLES DEVANT LA MACHINE DECOREE



Notre camarade Claude THOMAZEAU conduisait samedi son dernier train. A l'arrivée en gare de Nantes, le Quimper-Marmande était salué par les sirènes des autres machines.

De nombreux camarades agents de conduite retraités ou actifs, accompagnaient Claude pour son dernier trajet aux commandes. Sur le quai 6, de nombreux amis et camarades saluaient l'heureux et nouveau retraité.

Ce sont plusieurs centaines d'amis qui levèrent ensuite le verre de l'amitié. Pendant cette réunion, un responsable de la fédération C.G.T. des cheminots, retraça la vie professionnelle et militante de Claude.

Le soir, un buffet-dansant rassembla encore des centaines de camarades autour de Claude et sa famille. A cette occasion, Michel Pacaud, au nom de la CGT, s'adressa aux participants. Joël Busson représentait la Fédération du Parti, il adressa en son nom, ses félicitations à Claude « qui s'engagea à son retour de la guerre d'Algérie, dans une vie militante, pour lutter surtout contre l'injustice, pour la paix et le désarmement, insiste Claude lui-même ».

BONNE RETRAITE CLAUDE.

Saint-Nazaire : M. le Préfet part en retraite

Monsieur le Sous-Préfet de Saint-Nazaire quitte ses fonctions, part en retraite.

La première manifestation qu'il devait connaître en arrivant dans notre région, fut celle qui eut lieu pour protester contre la présence à La Turballe du nazi Tôpfer.

Ce jour-là, nous avions assisté à une forte empoignade verbale entre lui et notre regretté camarade Jules BUSSON.

A la veille d'un départ à la retraite, le jugement est sans doute toujours plus clément. En tout cas, il y avait beaucoup de monde à la Sous-Préfecture, et l'entrée y était plus facile et plus agréable qu'en d'autres périodes (il n'y eut aucune dégradation).

Le Sous-Préfet était reçu cette semaine à la mairie de Saint-Nazaire.



Le Sous-Préfet bien embarrassé pour justifier la protection d'un nazi



... NAUTISME ... APRÈS LE SALON



BATEAUX : Panorama des nouveautés...

BENETEAU

Chantier vendéen dont les succès ces dernières années révèlent un réel dynamisme, ce qui lui vaut d'être désormais coté en bourse. Parmi les nouveautés, trois créations très attendues en voiliers : le First 26, le First 29 et le First Class 7. Nouveautés aussi tant en vedette avec l'Antarès 640 en hors-bord et in-bord, qu'en pêche-promenade avec le California 660 biquille.

CORMORANT

Un des chantiers français les plus anciens, spécialisé dans le bateau à moteur fixe ou hors-bord (promenade, ski, habitable), animé aujourd'hui par une nouvelle équipe. La gamme 84 est plus étendue, mieux finie aussi, avec des cabin-cruiser proposés en version « pêche ».

ELAN

Bateau de pêche-promenade et sport, fabriqué en Yougoslavie, conçu en polyester renforcé. Très solide, d'une belle finition, pouvant être équipé en in-bord ou hors-bord, on en distingue sept modèles.

EUROVINYL


Bateau pneumatique italien à la gamme très étendue, en prames et annexes. A remarquer : le Blitz, concurrent direct du Zed, très léger. Eurovinyl présente aussi des radeaux de survie homologués en France.

arrière d'un très grand confort. Ne quittons pas les nouveautés Jeanneau sans parler du Sélection, un régata-course-croisière de 11,35 m. racé et rapide, qui représentera cette année la marque au Tour de France à la voile. C'est ainsi quelque 64 modèles que présente Jeanneau cette année



Bateaux planches à voile
JEANNEAU
moteurs **EVINRUDE**

Le Grand Large
254, route de Vannes
NANTES Tél. 63.37.87
ESSAIS A FLOTS



NANTES-NAUTIQUE
Ets LEROUX

UNE GAMME DE 2,2 A 200 CV
Bâteaux : RIO, PIONER, JOUANDOUDET, ELAN
Pneumatiques TR. SILLINGER
8 bis, rue Joseph-Caillé (Viarme) NANTES
Tél. 20-02-06

On en distingue onze modèles de 2,40 m à 8,30 m, tous d'une présentation très soignée

SHETLAND

Cabin-cruiser anglais de grande classe, très bien équipé et à des prix très compétitifs.

SILLINGER

Gamme de bateaux pneumatiques en dix modèles de 2,45 m à 8 m, conçus en tissu « 1680 deniers », donc très résistant, présentés en deux couleurs (rouge ou vert) équipés d'origine avec pare-brise.

SWFIT CRAFT

Nouvelle marque venue sur le marché, avec deux modèles de dinghies (le Stiletto 4,50 m et le Sabinal 5 m) et deux modèles de vedettes-pêche (le Bahia-pêche et le Bahia-luse). Ces bateaux ont une tenue de mer

les moteurs...

EVINRUDE

La grande marque de moteurs présente 22 modèles, de 2 à 235 CV. Du nouveau avec l'allumage électronique sur l'ensemble de la gamme (sauf le 2 CV, monocylindre), qui assure un meilleur rendement, d'où économie et sécurité. Le 4,5 CV (bicylindre) est proposé au choix : réservoir incorporé ou nourrice de 11 litres, avec point mort et marche avant sur poignée, et à partir de ce modèle, prise de courant pour alimentation de feux de bord et route. Signalons l'arrivée de trois moteurs spéciaux « voiliers » à arbres super-longs (6 CV, 8 CV, 9,9 CV) avec marche arrière puissante (aussi puissante que la marche avant).

JOHNSON

(Voir Evinrude, même fabrication et même gamme).

MERCURY

Moteur américain présenté en dix-neuf modèles, d'une robustesse légendaire.

Toute la gamme est désormais équipée d'un allumage électronique. Une nouveauté, un moteur 2,2 CV pour annexe, ultra-léger (à peine 12 kg). Une belle réussite aussi chez Mercury, le Thruster, moteur électrique fonctionnant sur une batterie de 12 volts, super-silencieux et anti-pollution.

YAMAYA-MARINE

Moteur japonais (premier distributeur au Japon et leader sur le marché français, toujours au sommet de la technicité. A partir de 40 CV, la gamme hors-bord est passée à 3 cylindres, et à partir de 115 CV, tous les moteurs sont « autolube ». Quatre nouveaux modèles : 770 CV, 80 CV, 90 CV et 175 CV, ce qui porte la gamme à 25 moteurs, de 2 CV à 200 CV.

UNION NAUTIQUE ATLANTIQUE

7 quai Ferdinand-Favre NANTES — Tél. 48.02.38

Concessionnaire :

**JOHNSON - ZODIAC - JEANNEAU
ZED - POP - SPIROTECHNIQUE**

Canoës COLEMAN et KAYAKS

Skis nautiques REFLEX

Remorques PORTAFLOT et ATLAS pour tous modèles de bateaux

Station agréée : ZODIAC

Vérification radeaux sauvetage à gonflement automatique.
Toutes catégories de navigation.

OCQUETEAU

Vieux chantier français relancé par une nouvelle équipe dynamique. Des nouveautés, d'abord en pêche-promenade, avec le Boum 420 pouvant être équipé d'un moteur hors-bord de 25 CV, et le Boum 450, avec un moteur de 40 CV. Deux vedettes au nouveau catalogue : l'Aliénor 470, la plus petite vedette avec timonerie, et l'Aliénor 620 version hors-bord et in-bord. Un nouveau day-cruiser également, le Tonic 470.

PIONER

Marque norvégienne conçue en polyéthylène moulée d'une seule pièce sans soudure ni joint, à l'étanchéité absolue, et qui a obtenu l'agrément de sécurité Véritas. On en distingue six modèles, tous garantis cinq ans, auxquels il faut ajouter deux canoës conçus dans le même matériel (canadien et familial).

RIO

Bateau italien, précurseur de la propulsion Jet (moteur à turbines) qui depuis fait école.

NANTES - RASOIR
LA CLINIQUE DE L'ELECTRO-MENAGER
3, rue Arche-Sèche (Côté place Royale) - Nantes, tél. 48.47.57

L'AMI DES PLAISANCIERS
vous propose ses
RASOIRS AUTONOMES

SERVICE APRES-VENTE
REPARATIONS GARANTIES **3 mois**

exceptionnelle, et des prix extraordinairement bien placés.

ZODIAC

C'est le plus connu des bateaux pneumatiques qui se caractérise notamment par : son tissu enduit spécial très résistant, ses longerons aluminium, sa quille pneumatique, ses robinets d'intercommunication de gonflage, son pare-brise efficace, son tableau arrière en contre-plaqué marine multiplis croisés en acajou, son plancher aluminium, etc.

On en distingue quelque vingt modèles. Citons aussi le ZEP fabriqué dans un nouveau tissu permettant une technique différente de fabrication de « soudure par fréquence », d'où un prix de revient plus intéressant.

les accessoires...

AREA

C'est une remorque de fabrication française, galvanisée, équipée de freins. On en distingue trente modèles, de 200 à 2500 kg, très bien placés en prix.

SPIROTECHNIQUE

C'est le matériel de plongée sous-marine qui s'adresse d'abord aux professionnels, mais est bien sûr accessible aux amateurs qui désirent des accessoires offrant toute sécurité.

FAIRLINE

C'est un grand spécialiste de la vedette de standing, le Fairline 24 Carrera, qui s'équipe soit d'un moteur essence, soit d'un moteur diésel.

GLASTRON

Bateau d'une excellente finition, dessiné avec élégance, conçu pour la croisière.

JEANNEAU

Premier constructeur européen de bateaux de plaisance et marque régionale (Les Herbiers), Jeanneau présente plusieurs nouveautés très intéressantes. En « pêche-promenade » remarquons le Djerba 360 Export un 3,60 m léger, pouvant être équipé d'un moteur 9,9 CV pour la pêche, ou d'un 35 CV pour le ski. Très admiré au Salon, l'Eolia (plan Philippe Briand), un dériveur de 7,50 m lesté ou quillard, avec cabine arrière. Le Bahia, dériveur lesté de 6,20 m, facilement transportable et d'une remise à flot aisée, eut également sa part de succès. Innovation avec un Fantasia de 8,30 m en trois versions : lesté, quillard et surtout « biquille », d'une très grande stabilité, l'Arcadia (qui remplace qu'Aquila) dessiné par Tony Castro, se présente soit en quillard de 8,50 m, soit en dériveur de 9 m, les deux modèles avec cabine

JOUANDOUDET

Bateau de pêche-promenade et sport de fabrication française (Gironde), en polyester stratifié collée et rivée, ce qui lui donne une robustesse à toute épreuve. On en distingue huit modèles, de la « coque » en 2,34 m et 4,30 m, au Dinghy de 4,70 m et 4,90 m, à la cabine en 4,30 m (l'un des plus petits en cabine) et 4,70 m, 5 m et 5,60 m. Une gamme bien étoffée, où se marient l'élégance, la sobriété et le confort



NAUTIC-OCEAN

SPECIALISTE DU « PECHE-PROMENADE » et MULTICOQUES OCQUETEAU

Concessionnaire
Moteurs

YAMAHA

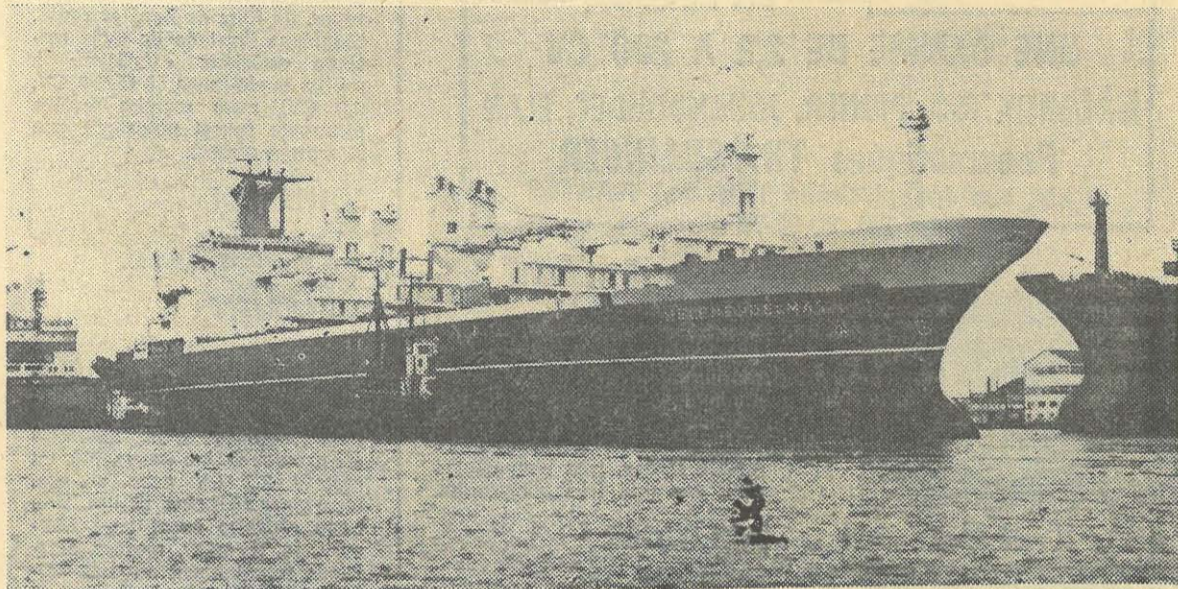
100 MODÈLES DIFFÉRENTS EXPOSÉS !

dont BENETEAU - CORMORANT - GLASTRON
FAIRLINE - SHETLAND - SWFIT CRAFT - EUROVINYL
BIC MARINE - Remorques AREA

Expo 1600 m2 - Route de St-Etienne - Echangeur de la Rousselière km 7
SAINT-HERBLAIN-LÈS-NANTES - Tél. (40) 94-80-61

DES PROPOSITIONS DU P.C.F.

Pour le développement de la filière maritime



Accroître les activités maritimes

De l'ancien triangle commercial à partir de Nantes, à la naissance de St-Nazaire comme « tête de pont » vers l'Amérique, les activités maritimes et portuaires sont à l'origine du développement industriel de la Basse-Loire.

L'attraction des régions fortement industrialisées (Région Parisienne, Nord, Est), la suppression des lignes de paquebots, les différentes crises et guerres, la décolonisation ont entraîné le déclin relatif du trafic de l'estuaire de la Loire.

Aujourd'hui, avec la mise en service des équipements du site de Montoir, le port autonome amorce une « véritable mutation », un « tournant de son histoire... pour la période qui le sépare de la fin de ce siècle ».

En 1983, le cap des 20 millions de tonnes a été franchi, ce qui correspond à une progression du trafic de 28 % sur l'année précédente. Et le livre blanc du port autonome prévoit pour l'an 2000 un trafic de 35 millions de tonnes.

La construction du terminal méthanier, la rénovation de la raffinerie de Donges, l'extension de la centrale de Cordemais, l'approfondissement du chenal, les nouveaux quais de Montoir représentent un investissement de 8 milliards de francs lourds financés par les fonds publics et les entreprises nationalisées.

Dans le même temps, la crise a des répercussions sur l'ensemble des activités maritimes. Le trafic stagne. Les taux de frets ont baissé. Le patronat s'appuie sur cette situation dont il est responsable pour mener une politique de bradage des chantiers navals et de déclin du pavillon national.

Reprenant une idée chère à O. Guichard, le président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Saint-Nazaire vient d'appeler au « consensus politique et socio-économique » sur des bases bien connues. Les industries navales sont condamnées. Il faut diversifier et mettre en valeur les potentialités du port, « véritable poumon de la région ».

M. Smagghe, directeur du Port Autonome, vante, au même moment, les mérites de l'existence d'une communauté portuaire et surtout d'un consensus régional « unique ». « C'est une chance énorme, dit-il, que tous travaillent dans le même sens ».

(suite page 7)

UNE FLOTTE FRANÇAISE UNE CONSTRUCTION NAVALE POUR RÉPONDRE AUX BESOINS DES ÉCHANGES MARITIMES

L'affaire des 4 grumiers aura mis, une nouvelle fois, en lumière la politique suivie par le patronat de l'armement naval et des constructions navales ; politique industrielle de plus en plus abandonnée au profit d'opérations financières contestables. *Alstom-Atlantique*, par exemple, possède 3,5 milliards de francs lourds placés dans les banques. *Delmas-Vieijoux* a consacré 1 milliard de francs en placements financiers en 1982 et distribué 100 millions de dividendes de 1979 à 1982.

Il est donc clair que le problème grave de l'emploi, la défense de nos industries, l'indépendance de la France sont loin d'être le souci majeur du grand patronat.

Et il est aussi clair que ce dernier mise sur l'aggravation de la crise pour discréditer la gauche au pouvoir et faciliter ainsi le retour de la droite.

Les armateurs continuent de commander des unités à l'étranger et d'affréter des navires sous pavillons de complaisance.

Les constructeurs français ne répondent pas toujours aux appels d'offres, comme par exemple pour 4 vracquiers pour *Dreyffus* et 2 L.P.G. pour *Gaz Océan*.

autres pays capitalistes subissent eux aussi la crise. Pour la plupart d'entre eux, ils sont moins performants tant au niveau des techniques que de la productivité.

Le directeur des Chantiers navals de Saint-Nazaire vient de confirmer que nos chantiers étaient dans ce domaine bien placés.

De son côté, le P.D.G. d'*Alstom-Atlantique*, J.-P. Desgeorges, dans sa récente lettre aux actionnaires, souligne que le chantier de St-Nazaire dispose "d'un outil moderne et d'une technologie de réputation mondiale"; que la filiale Dubigeon constitue pour le groupe "un atout non négligeable".

LA FRANCE UNE FORCE MARITIME

Les travailleurs de la navale ont franchi une étape, par leur lutte. Le gouvernement a refusé la licence d'importation pour les 4 grumiers.

Mais il reste encore beaucoup à faire pour que la France se dote d'une véritable politique maritime conforme à ses besoins.

La France constitue une force maritime évidente avec 5.500 km de côtes ouvertes

C.G.T., qui prend en compte une étude patronale récente et des statistiques de l'I.N.S.E.E., 1 emploi dans la Navale entraîne 9 emplois (directs, indirects, induits). Ce qui fait

EMPLOI

Du 1^{er} octobre 1982 au 1^{er} octobre 1983, d'après le Journal de la Marine Marchande, les mises en service de navires en France se répartissent ainsi :

- Construction neuve en France : 3 unités (66.000 Tjb)
 - Construction neuve à l'étranger : 5 unités (216.600 Tjb)
 - Achat d'occasion à l'étranger : 13 unités (208.200 Tjb).
- Donc sur 21 navires, 3 proviennent de chantiers français ! Il y a bien un marché national à reconquérir pour la construction navale.

vivre une population de 26 per. sonnes.

On mesure mieux ainsi l'étendue du drame économique et humain que peuvent entraîner des suppressions d'emplois dans ce secteur.

Il y a donc mieux à faire qu'à céder devant les pressions patronales.

Dans ses travaux préparatoires au IX^e plan, le Conseil supérieur de la Marine marchande a souligné que le simple maintien de la flotte française supposerait, par le jeu du renouvellement des unités les plus âgées, l'acquisition annuelle de 25 à 30 navires. La hausse des taux de couverture de notre commerce maritime nécessiterait l'acquisition de navires supplémentaires.

Les marins C.G.T., pour leur part, avaient estimé la construction de 75 navires pour la durée du IX^e plan.

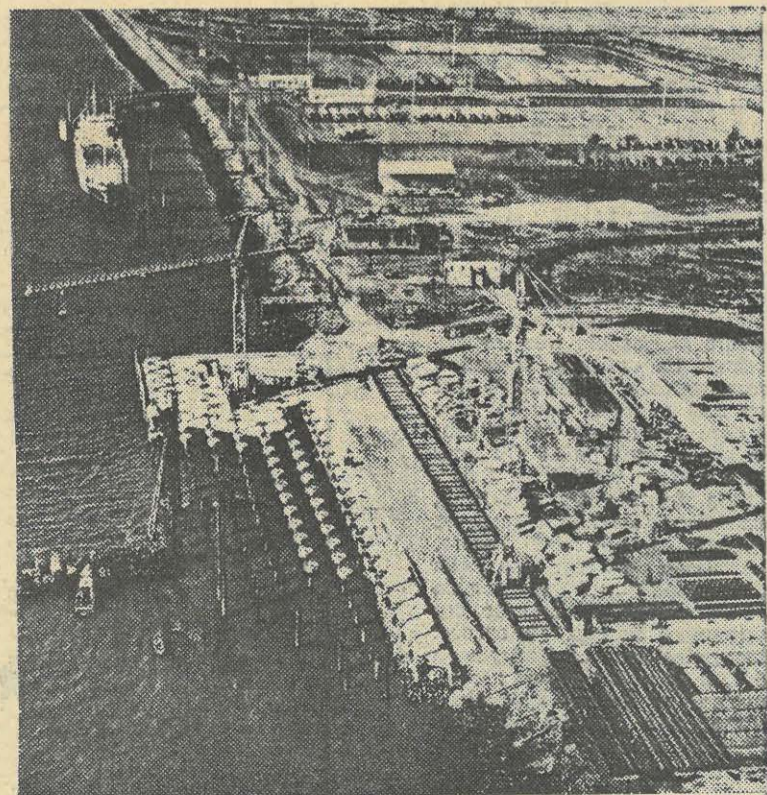
Tous nos chantiers peuvent travailler, y compris en développant l'emploi.

Usinor-Dunkerque transporte la majorité de ses importations de vrac par des pavillons étrangers et de complaisance. Pourquoi ?

Gaz-Océan exploite des transporteurs de gaz sous pavillons étrangers ?

Il en va de même pour *Citroën* qui non seulement construit à l'étranger (Espagne), mais transporte aussi sous pavillon étranger (liaison Montoir-Vigo), etc...

Nos activités maritimes et portuaires sont loin d'être dépassées.



Durées moyennes de construction (en semaines)	
Moy. Monde	54
Moy. C.E.E.	58
dont France	34
R.F.A.	61
Corée du Sud	69
Japon	57

Quant aux coûts de production, on attend encore les comptes des patrons français pour nous éclairer sur ce sujet. Cependant, ce n'est pas en faisant tourner le potentiel de production au ralenti que les coûts de production diminueront, c'est au contraire en prenant des commandes.

Pas étonnant, dans ces conditions, que la France, pour la construction navale soit tombée du 3^e rang mondial au 11^e rang.

Il n'y a pourtant rien de fatal dans cette situation. Les

sur 4 mers et un océan. Elle importe et exporte 227 millions de tonnes de marchandises dont 62 % par la mer. Les activités liées aux transports maritimes (marine marchande, construction et réparation navale, activités portuaires) constituent un élément essentiel de la vie économique et sociale de la moitié des régions françaises.

Appauvrir cet important secteur économique, c'est porter un coup grave à notre économie, à notre indépendance.

Selon un document de la

Autour du port Nantes-Montoir-Saint-Nazaire l'essor de la chimie, de l'industrie, des engrais

Le trafic énergétique en Basse-Loire s'est diversifié (pétrole, gaz, charbon) avec de grands investissements de tout premier plan et couvre maintenant près de 15 % des besoins du pays en énergie primaire. L'activité du port dans ce domaine ne doit pas se limiter à la réception et au transit des produits énergétiques mais doit favoriser le développement d'industries créatrices de valeur ajoutée, donc d'emplois. Plusieurs possibilités existent :

— L'implantation d'une plateforme pétrochimique susceptible d'assurer, avec suffisamment de souplesse de fabrication, la production de grands produits chimiques de base, notamment pour l'industrie des matières plastiques. Dans un premier temps, nous demandons qu'une

étude soit faite par Elf en tenant compte de l'enjeu national que représente la reconquête du marché intérieur de la chimie lourde.

— La création d'une unité performante de production d'ammoniac par la production des engrais azotés où la pénétration étrangère, ayant augmenté de 5 % en 1983, atteint plus de 40 % de la consommation française. Pour fabriquer l'ammoniac, on peut utiliser le gaz naturel, le gaz de synthèse à partir du charbon, les résidus lourds de raffinerie après retraitement. Le site de Montoir-Donges dispose de ces trois possibilités. Nous demandons, là encore, qu'une étude soit réalisée, entraînant la révision du plan de restructuration du secteur des engrais. Un tel pro-

jet renforce la nécessité d'annuler le projet de suppression d'emplois sur l'unité de Gardiloire.

UNE STRATEGIE COMMERCIALE OFFENSIVE :

RECONQUETE DU MARCHÉ INTERIEUR et COOPERATION INTERNATIONALE

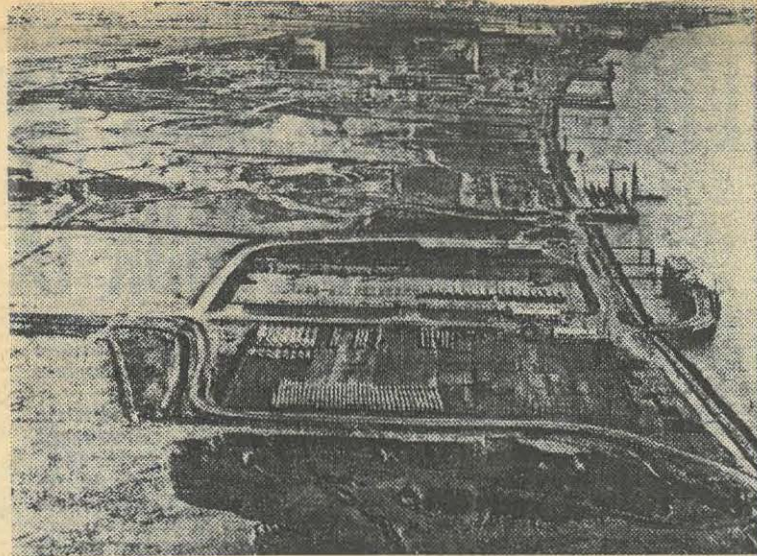
La France et la région des Pays de Loire ne doivent pas subir, mais agir sur l'évolution des courants d'échanges maritimes et portuaires.

D'une part, il s'agit d'œuvrer pour rapatrier une grande partie du trafic détourné vers Anvers et Rotterdam. Il s'agit en même temps d'inciter les chargeurs français à transporter sous pavillon national.

D'autre part, le développement des activités maritimes passe nécessairement par la promotion d'une coopération internationale fondée sur un nouvel ordre économique mondial.

Il faut donc multiplier les accords de coopération mutuellement avantageuse avec les pays en voie de développement et les pays socialistes.

A cet égard, les exemples de la progression des échanges avec l'Algérie et l'URSS sont tout à fait significatifs.



Le port peut jouer un rôle d'entraînement pour les industries agro-alimentaires

Développer les activités portuaires, c'est mieux utiliser les atouts d'une région à vocation agricole. Le port est un outil favorable à l'élargissement des débouchés à l'exportation, notamment dans le cadre d'accords de coopération avec les pays en voie de développement.

La progression du trafic à l'exportation de viandes, beurre et produits laitiers a été significative en 1983, grâce notamment à des accords conclus avec l'URSS et l'Algérie. Une étude est en cours pour déterminer les possibilités de développement du trafic agro-alimentaire à partir des bassins de Saint-Nazaire.

Cela suppose l'extension des capacités de stockage et de surgélation et doit favoriser la création d'entreprises de transformation des produits de la terre et de la mer.

La construction d'un nouveau silo à Montoir va contribuer à faire du port Nantes-St-Nazaire l'un des premiers ports français pour l'exportation des céréales.

L'accroissement des débouchés pour l'agro-alimentaire de la région peut également induire des activités industrielles dans des secteurs importants tels que l'ingénierie, le froid et le machinisme agricole.

ALSTHOM-ATLANTIQUE

Des bureaux d'études pour explorer l'avenir

L'affaire des navires grumiers pour la Delmas a permis de mettre à jour le retard accumulé par les bureaux d'études des chantiers.

En effet, le journal « Le Marin » dévoilait que les Yougoslaves sont arrivés avec des navires catalogues, c'est-à-dire des plans standards qu'il est possible de modifier quelque peu. Quant aux négociateurs de Alsthom-Atlantique, ils sont arrivés « les mains dans les poches », sans propositions.

Cela pose des questions aux travailleurs des chantiers dans la mesure où St-Nazaire est le chantier qui, d'après M. Diacremont (Directeur) s'est le plus modernisé, informatisé ces dernières années.

Et c'est vrai que le chantier est moderne, avec un système de conception assistée par ordinateur (C.A.O.), l'amélioration du processus de fabrication des navires est important sans être en core optimum.

Mais avec l'arrivée d'une nouvelle manière d'étudier les navires, le patronat a utilisé les compétences acquises pour les cantonner dans une sorte de « traditionalisme moderne » : on prend les commandes et on étudie les navires, alors qu'avec l'outil informatique, il était possible

de préparer l'avenir et d'envisager le marché à venir des bateaux. Par exemple, chacun sait que, si le marché des gros pétroliers est banni, l'avenir des transporteurs de produits pétroliers est ouvert.

L'investissement dans un vis-conducteur à ELF Donges est là pour le démontrer.

Construire des bateaux à Saint-Nazaire ne date pas d'hier, il y a là un acquis important, le chantier étant capable de construire tout type de navires et aujourd'hui l'off-shore commence à faire partie du paysage traditionnel des travailleurs du chantier.

Il faut donc, s'appuyant sur ces acquis, envisager l'avenir de manière offensive. Il faut investir dans les hommes pour explorer le futur. Un seul ingénieur aujourd'hui, pas d'équipe de dessinateurs et de techniciens, c'est insuffisant pour cette tâche.

Nous pensons qu'il faut faire beaucoup plus. Les patrons doivent cesser de mener leur politique de blocage, arrêter de penser en rentabilité financière immédiate.

Les capacités humaines sont sans limites, encore faut-il ne pas leur mettre de barrières.

Accroître les activités maritimes

SUITE DE LA PAGE 6

En fait de « chance énorme pour les travailleurs », le consensus proposé par la droite et le patronat est un véritable marché de dupes :

Vouloir le développement portuaire et en même temps s'attacher à casser les industries de base dont la construction navale, à poursuivre la politique de déclin du pavillon français.

Ce que propose le P.C.F. est bien différent :

Affirmer la vocation maritime de la France, non par la casse industrielle et les gâchis financiers, mais en s'appuyant sur la satisfaction des besoins nationaux et le développement de la coopération internationale.

Combattre la crise du capitalisme dans le domaine des activités maritimes, c'est faire progresser l'effort national pour réduire le chômage et le déficit du commerce extérieur, c'est

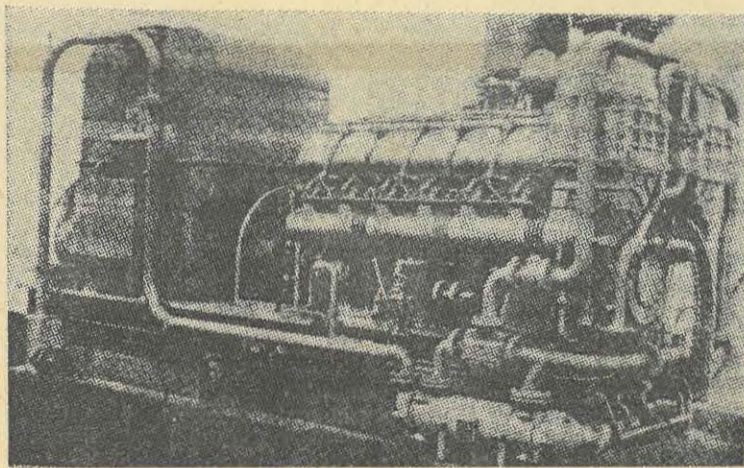
développer et moderniser l'industrie française, c'est jeter les bases d'une nouvelle croissance valorisant tous les atouts de la façade maritime en cohérence avec l'économie régionale.

C'est en ce sens que la Fédération du P.C.F. de Loire-Atlantique a organisé une journée d'étude consacrée au développement de la filière maritime.

Production industrielle et agricole, reconquête du marché intérieur, coopération internationale, chaîne des transports terrestres et maritimes, plan du pavillon français, activités des chantiers de constructions et réparations navales, trafic portuaire : tous ces éléments sont indissociables et doivent donc être appréhendés en termes de filière maritime. Tel est le fil conducteur des propositions des communistes.

MÉCANIQUE-ALSTHOM

LANCER LE DIESEL PA 5



UN MOTEUR DIESEL FABRIQUE A SAINT-NAZAIRE

Quatorze mois après un conflit qui a marqué profondément la vie de l'établissement et de la localité, où en sommes-nous ?

On peut tout d'abord dire que les « sureffectifs » que la direction voulait jeter à la rue, ont été bien utiles à la vie de l'établissement depuis cette période. L'année 83 a même mis en évidence un problème de « sous effectif ». Pour respecter les échéances du carnet de commandes, un appel massif a été fait aux travailleurs des A.F.O., 80 de ces camarades sont restés 6 mois et plus à la mécanique.

L'année 83 a également mis en évidence un autre fait d'importance : la nécessité de maintenir en service des cellules d'essais à Montoir. Deux de celles-ci sont toujours en service et risquent fort heureusement de le rester pour une bonne période. Le lancement immédiat du PA5 ne pourra que renforcer cette thèse. Dans la situation actuelle et, en fonction des prévisions du plan de 5 ans, il est impossible de se passer des cellules d'essais de Montoir.

Pour le Parti Communiste,

la fermeture de Montoir est un gâchis énorme et scandaleux. La concentration dans des ateliers vétustes à Penhoët est un retour en arrière de vingt ans dans le domaine des conditions de travail notamment. Ceci est aussi l'avis de l'ensemble du personnel de l'ouvrier à l'ingénieur.

Au cours de l'année 83, la direction d'Alsthom - Atlantique a annoncé également le transfert de la S.E.M.T. dans les locaux de Montoir.

C'est la poursuite de la restructuration du groupe Diesel d'une façon autoritaire. Le transfert contre l'avis des travailleurs de la SEMT de Saint-Denis vers Montoir,

pourrait porter un mauvais coup à cet établissement, qui risquerait de perdre une partie importante de sa « matière grise » dans ce transfert.

Actuellement, les travailleurs, ouvriers, employés, techniciens, ingénieurs se battent pour empêcher ce transfert.

Le plan de cinq ans du groupe Diesel prévoit des investissements importants en matériel et machines outil d'usinage. Pour la direction, ce plan doit supprimer des emplois d'ouvriers et créer des emplois de techniciens et ingénieurs.

Pour notre part, nous pensons qu'il est possible de créer des emplois dans toutes les catégories, en développant la capacité de production qui a été diminuée ces dernières années. Le lancement du PA5 est un atout important pour concrétiser ce développement. A condition bien entendu que les moyens nécessaires soient mis en œuvre rapidement. Il nous faut hélas constater que pour honorer les premières commandes, les moteurs doivent arriver entièrement montés par un licencié japonais, ce qui est un comble.

Dans cette affaire, les dirigeants de l'Alsthom, entreprise du nouveau secteur public, font une nouvelle fois la démonstration qu'ils n'ont pas hésité à jouer contre les intérêts du pays. Ce qui à notre avis les disqualifie pour donner des leçons.

ADHÉREZ AU PARTI COMMUNISTE FRANÇAIS

NOM :
Prénom :
Adresse :

Bulletin à retourner au siège de la Fédération, 41, rue des Olivettes, 44000 NANTES.

L'ÉLECTRONIQUE DANS NOTRE RÉGION UNE CHANCE POUR LA FRANCE

Une délégation régionale du Parti Communiste a visité le 23 janvier la Compagnie des Machines BULL à Angers avec la participation de Philippe Herzog et Claude Poppen, membres du Bureau politique.

La délégation a porté un grand intérêt à la visite de cette entreprise moderne, de pointe dans un secteur d'activité d'avenir qu'est l'électronique qui emploie 32 795 salariés dans la région des Pays de Loire et occupe ainsi la première place dans l'industrie régionale.

En Loire-Atlantique, c'est 6 500 salariés qui sont concernés par cette importante industrie avec une part importante d'I.C.T.

Pour le Parti Communiste, la France doit assurer sa souveraineté technologique dans ce secteur aussi déterminant pour l'avenir de l'industrie française, de l'économie de notre pays.

Pour cela le Parti Communiste se prononce résolument pour une filière électronique complète et de donner les moyens d'une expansion vigoureuse qui sera source d'effets d'entraînement tant internes qu'externes.

Cela doit conduire à :

- Améliorer et renforcer le potentiel industriel de l'électronique,

- Recréer une industrie informatique couvrant la gamme des ordinateurs en assurant en même temps le développement de l'industrie des logiciels et de la bureautique,

- Construire une industrie solide des matériels électroniques grands publics capable de satisfaire les besoins de la France inondée par les produits étrangers,

- Stimuler le développement rapide d'une industrie

des automatismes de l'instrumentation, de l'électronique médicale dont l'utilité sociale est incontestable,

- Développer l'industrie des composants, notamment son potentiel de recherche.

Dans le domaine de la recherche, le Parti Communiste se félicite de la création prochaine, grâce au contrat de Plan Etat-Région, de l'IRESTE à Nantes (Institut de Recherche et d'Enseignement Supérieur aux Techniques de l'Électronique).



Grâce à l'Etat cet IRESTE doit permettre un grand développement du secteur électronique dans notre région avec la formation de 90 ingénieurs et 120 techniciens par an.

La France peut aussi conquérir grâce à sa technologie, une place dans le monde et la visite d'une délégation soviétique à Angers, fait apparaître les possibilités réelles qui existent d'un marché avec les pays socialistes comme dans les autres pays.

Dans notre département, l'électronique c'est Matra-Harri avec les composants, c'est Thomson avec les centraux téléphoniques et la recherche, c'est la Sercel, Peu-

yet, SMEG pour le téléphone mais c'est aussi les A.C.B.

Dans le domaine de la technique électronique et son application industrielle, les ACB tiennent une place de choix avec :

- les robots dans la soudure,

- les télé manipulateurs dans le nucléaire,

- les applications dans le TRAC (Trottoir roulant accéléré),

- les presses pour le formage à commandes électroniques,

- les usines automatisées de pâtes alimentaires, etc...

Tout ceci apporte la confirmation que l'électronique entrera dans toute notre vie de demain et d'une façon encore plus permanente avec la télé-distribution par fibres optiques ou par câbles, la vidéo, les ordinateurs de ménage.

Il faut donc une grande politique de l'électronique et pour cela le Parti Communiste propose que cette orientation politique s'appuie sur les grands groupes industriels nouvellement nationalisés : C.G.E. - Thomson dont les activités doivent s'épauler mutuellement et dont la relation avec l'Etat doit permettre la réalisation de la politique électronique française. Il faut également améliorer les relations entre grands groupes et P.M.I., la sous-traitance doit recevoir un statut nouveau permettant le développement des petites entreprises.

Le développement des productions françaises et la reconquête du marché intérieur sont la sanction à attendre de cette politique.

Il faut surtout réconcilier progrès social et efficacité économique en s'appuyant sur les travailleurs.



CREUSOT - LOIRE : INVESTIR OU LICENCIER

Les travailleurs du livre C.G.T. exigent à juste raison le rattachement des titres imprimés à l'étranger et veillent à ce que leurs entreprises investissent chaque fois que cela est possible dans du matériel fabriqué en France.

C'est là faire preuve d'un civisme dont le patronat devrait s'inspirer.

Ce sont les imprimeurs de chez Del-Duca et leurs élus au Comité d'entreprise qui se sont adressés au syndicat C.G.T. de Creusot-Loire à Nantes, afin d'étudier en commun la possibilité de fabriquer une « Hélio-lourde ».

La commande de cette imprimante représente un marché de 6 milliards de centimes et des milliers d'heures de travail.

Ce marché serait un peu différent des fabrications actuelles des Batignolles, mais c'est nullement irréalisable.

Pour les travailleurs des entreprises concernées, il suffit de quelques études afin d'améliorer les possibilités de ce type de machine et sa fabrication pourrait être lancée à Nantes.

Mais, il en faut la volonté, les moyens existent aux Batignolles avec notamment une main-d'œuvre hautement qualifiée.

Ce nouveau marché permettrait d'investir, d'améliorer et de moderniser le parc machine.

Les élus C.G.T. ont présenté à la direction, un plan qui permettrait à l'entreprise de gagner ce marché, mais celle-ci tergiverse et refuse de prendre en compte ce projet, de le mettre en œuvre.

La direction de Creusot-Loire préfère, elle, mettre au point des plans de licenciements plutôt que d'étudier avec les travailleurs les possibilités de développement de l'entreprise pour répondre aux besoins du pays.

En vérité, elle s'inscrit dans les plans du C.N.P.F. et de Gattaz (licencier, casser notre industrie, imposer une autre orientation que celle voulue par la majorité du pays en matière d'emploi).

Qu'importe pour Creusot-Loire de développer l'emploi, le groupe Empain a choisi une autre stratégie que celle de la reconquête du marché intérieur. Ce qui compte avant tout pour le patronat, c'est de participer à l'entreprise de déstabilisation du gouvernement de gauche, de restructurer à sa guise en présentant comme inévitables les suppressions d'emplois.

Les communistes de Creusot-Loire ont choisi eux la lutte pour rénover, développer l'entreprise et l'emploi. Ils proposent que les départs à la retraite soient compensés par l'embauche de jeunes.

Ils exigent une formation professionnelle adaptée aux besoins de fabrications modernes et non à celui, étroit, du profit immédiat.

Investir dans la formation des producteurs correspond aux nécessités des techniques nouvelles qu'il s'agit de mettre en œuvre pour répondre à l'attente du pays.

Les communistes entendent, à Creusot-Loire comme ailleurs, associer progrès technique et social, ils proposent une réduction du temps de travail sans perte de pouvoir d'achat, d'utiliser les progrès technologiques pour alléger la peine des hommes, pour produire mieux et autrement.

Les travailleurs doivent pouvoir se mêler de ce qui les regarde, ils ont des idées, la connaissance, l'expérience, ils le montrent lorsqu'ils luttent comme aux Batignolles pour fabriquer ici ce qui risquerait d'être acheté en fortes devises à l'étranger.

AÉRONAUTIQUE : UN AVENIR PROMETTEUR !

Une campagne d'intoxication se développe à la SNIAS sur les difficultés du plan de charge.

Sans nier les difficultés, il convient d'avoir une vue équilibrée des problèmes posés.

Les plans de charges production des divisions avions et hélicoptères sont en retrait. Les divisions engins et balistiques spatiales, au niveau fabrication, se maintiennent.

Dans la revue de septembre de l'Aérospatiale, des perspectives sont tracées pour le développement des avions civils d'ici la fin du siècle dans le monde.

- D'ici l'an 2000, dans la catégorie des A 300 et A 310, c'est un besoin de 6 700 appareils avec une part Airbus évalué à 2 250 appareils.

Pour la même période, le marché court-moyen courrier de 150 places, type A 320, est évalué à 3 200 appareils dont l'estimation pour Airbus Industrie est de 850 appareils.

Sans oublier les débuts prometteurs de la commercialisation de l'ATR 42, le développement de l'A 300/600, et une éventuelle relance sur le supersonique deuxième génération.

L'ensemble de ces éléments suffit amplement à

montrer que crier à la catastrophe est excessif.

Il y a là un courant alimenté par la direction, les forces de droite qui visent à faire accepter le partage du travail et les pertes du pouvoir d'achat, faire accepter l'idée d'une gestion où les salariés se plieraient à toutes les fluctuations du marché (une sorte d'américanisation de la gestion de l'entreprise - l'exemple BOEING).

Contrairement à la direction qui préconise des mesures comme le chômage partiel, la réduction du temps de travail non compensée..., devant ces perspectives porteuses de développement industriel, nous pensons qu'il faut favoriser la formation professionnelle comme moyen d'une meilleure qualification mais aussi comme le moyen d'une nouvelle productivité qui accorde la priorité au développement des capacités des travailleurs. (Moyens RTT à 37 h. - 35 h. travail effectif + 2 h. formation continue.

Il y a à gagner sur les gâchis, les transferts de ressources vers le privé, sur la reconquête du marché intérieur au niveau des achats. Il y a à rechercher quelques diversifications de production, qu'il est possible d'engager à partir de la maîtrise des technologies de pointe que possède la SNIAS. (Ex. ;

secteur outillage à la SNIAS Saint-Nazaire).

Dans notre département, les deux entreprises de la division avion de Nantes et Saint-Nazaire, possèdent un potentiel humain et matériel d'un niveau exceptionnel pour s'inscrire dans ces perspectives industrielles nouvelles.

N'est-ce pas le PDG, Monsieur Maître, qui disait de Saint-Nazaire lors de sa visite au mois d'août 83 : « C'est l'une des usines d'aéronautique les plus modernes du monde ». Et Monsieur le Directeur général des affaires sociales, de passage en janvier 84 pouvait ajouter : « La qualification de la main-d'œuvre de cette région est l'une des toutes meilleures... »

Il faut bien en convenir : il faut faire vivre ces deux outils. Pour eux-mêmes et les 5 500 travailleurs qu'ils représentent, mais aussi pour toutes les entreprises qui ont investi et travaillent pour l'Aéronautique.

Dans une situation difficile et momentanée pour l'Aéronautique dans le monde, les besoins existent. L'Aéronautique française a les réponses à ces besoins en la personne de la SNIAS, de la SNECMA, des avions Marcel Dassault.

L'avenir de l'Aéronautique s'annonce positif.

A lire dès maintenant



En vente au Livre Ouvert 21, rue du Calvaire NANTES

Ce livre d'une brûlante actualité. Ed. Sociales Notre temps Société Prix : 65 F