



**La mer entre utopie et pouvoir**







*Il mare tra utopia e potere, i giorni e le notti, n°11, juillet 2020.*

**Novembre 2023**

# La mer entre utopie et pouvoir

Cet article est le fruit d'une année d'observation du monde de la logistique navale et de ce que l'on appelle la thalassocratie, à savoir le pouvoir qu'exerce un État-nation sur les mers et les conflits liés à son acquisition. Ce pouvoir peut concerner les côtes maritimes – par exemple dans le cas de la Russie – ou être de dimensions planétaires comme les États-Unis. D'autres Pays vivent encore de la rente du colonialisme qui a précédé les deux grandes guerres, sans compter les nouvelles puissances (en premier lieu la Chine). Sur les mers se croisent le monde du commerce et de la géopolitique militaire ; les deux facteurs, comme il est aisé de le supposer, sont étroitement liés au contrôle des goulots d'étranglement strictement géographiques. Cela va de l'insertion des différentes puissances capitalistes dans les ports ayant des fonds plus profonds capables de faire entrer les cargos porte containers toujours plus colossaux, aux ports dotés d'une meilleure logistique dans l'arrière-pays (chemins de fer et hangars) et avec une meilleure technologie à disposition (automatisation, 5G, satellites). En Italie, compte tenu des retombées positives au niveau des charges fiscales des marchandises et des contrôles de la part de l'État, la question de l'accès aux ports francs (*ZES, Zones Économiquement Spéciales*) est loin d'être négligeable. Nous voudrions jeter un œil à ce qui est en train de se réaliser d'une manière véritablement « révolutionnaire » dans un aspect de la logistique souvent négligé dans les analyses, ou, mieux, rassembler synthétiquement les morceaux de ce domaine fondamental du capital. Si cet article a été pensé au cours des mois précédant l'arrivée du virus et des problèmes qui y sont liés, la « crise planétaire » qui a suivi rend plus emblématique encore l'analyse critique du capital et du rôle de l'État. Sans la gigantesque infrastructure navale, le blé pour les pâtes ne serait jamais arrivé aux usines italiennes, sachant que très peu de blé autochtone est utilisé comparé à l'énorme quantité de produits qui sortent des usines à pâtes italiennes. Un simple exemple qui fait comprendre que si les pâtes n'étaient pas arrivées sur les étagères, des millions d'italiens se seraient retrouvés sans leur ali-

ment principal. Le sujet est très vaste et nous ne prétendons pas faire le tour de l'ensemble, car pour cela nous devrions nous pencher sur chaque nation et son histoire, pas plus que de chaque aspect de la filière. Comme chacun sait, le capitalisme ne fonctionnerait pas sans la logistique. Voilà le nœud du problème. Si pendant cette « crise » l'État en tant que tel est resté debout, c'est parce que cette énorme quantité d'infrastructures, de bateaux, de ports, de secteur militaire, d'électricité, d'appareil technologique, a continué à fonctionner. Nous ne pouvons pas suggérer des panoramas d'attaque contre l'ennemi de classe sans avoir des propositions, ou au moins des réflexions sérieuses à poser à notre classe, celle des exploités en général et celle du mouvement anarchiste en particulier. Sans proposition d'autogestion et d'autonomie nous ne pouvons pas vivre toutefois, si l'on veut discuter en termes de rapports de force, sans attaque, expropriation et autodéfense, nous serons écrasés par des forces beaucoup plus fortes que les nôtres.

Ce que l'on observe c'est qu'au fil des siècles, à force de répression et d'innovation, le monde naval est parvenu à arracher non seulement les savoirs, mais aussi les rêves des communautés de la mer, des ports et de toute cette main-d'œuvre prolétarienne qui gravitait autour.

Nous tenterons de tresser quelques raisonnements de lutte, réfléchissant sur comment, nous anarchistes, nous pouvons soulever différentes questions qui touchent aussi ce thème spécifique. Le système naval dans son ensemble subit une restructuration rapide, et dans cette période de blocage partiel de la production industrielle, de manœuvres militaires aux quatre coins du monde, d'échanges commerciaux entre États amis ou ennemis impliquant par conséquent quelques coups de coude et d'éventuels messages indirects, les patrons et les techniciens d'État veulent prévoir la manière d'éviter les ratés qu'il y a eu ces derniers mois. Le facteur humain (piraterie, mutinerie, grèves) compte, voilà alors que le monde de la mer doit lui aussi être robotisé et que sa branche civile doit être militarisée, un processus dont la Chine est pionnière. Énergie, contrôle social, géopolitique et profit d'un côté, autogestion, attaque et internationalisme de l'autre, voilà tous les sujets que la mer engloutit et recrache. Si nous voulons comprendre *où aller*, il tout aussi nécessaire de bien comprendre comment arrivent les matériaux pour notre survie, et donc imaginer des formes d'autonomies locales qui ne peuvent pas toujours être à 0 kilomètre ; le regard porté sur certains problèmes doit être très large, et cela n'a rien de facile.

## LA THALASSOCRATIE : UN CONFLIT SÉCULAIRE

*Sans une force navale décisive, nous ne pouvons rien réaliser de décisif. Et avec elle, tout ce qui est honorable et décisif.*

Georges Washington

*La première chose qu'il faut faire est de se rendre puissant sur la mer, qui donne entrée à tous les États du monde.*

Cardinal de Richelieu

Dans cette première partie de l'article nous chercherons à analyser ce qui est en train de se passer le long des côtes maritimes mondiales. Ne pouvant pas observer les anfractuosités infinies de la question, nous ne ramènerons à la surface que les dynamiques les plus évidentes, ou celles qui concernent de plus près notre Pays, de manière à nous donner une idée de comment les États et le Capital sont en train de se faire rapidement la guerre, s'étendant au détriment des Pays plus pauvres mais aussi de ceux moins équipés.

Ceux qui contrôlent les mers contrôlent l'économie et s'assurent l'hégémonie géopolitique. La mer est un point névralgique, sans lequel il n'existe pas de domination mondiale, de poids commercial, d'intérêt financier. L'État chinois, par exemple, a compris l'importance de cet espace bleu au milieu du 19<sup>e</sup> siècle, dans un de ses moments les plus difficiles – que le président américain, au cours du conflit avec les anglais, a nommé « la guerre de l'opium » –, tirant alors des leçons et des réflexions pour le futur. Les États-Unis entrent dans les conflits mondiaux quand ils perçoivent un danger pour leurs navires militaires et commerciaux. En 1940, alors que l'Angleterre subissait la pression de la Luftwaffe, les Américains firent savoir aux Anglais de manière informelle qu'ils n'entreraient en guerre à leurs côtés qu'en échange de pas moins de huit bases militaires dont ils pourraient profiter comme bon leur semble.

Si l'on observe n'importe quelle carte du monde on peut comprendre intuitivement comment certaines zones géographiques sont des espaces par où il faut obligatoirement passer pour éviter de faire de longs détours coûteux en temps et en énergie ; s'il y a un obstacle, ou bien on le contourne, ou bien on passe au milieu. On appelle ces espaces des goulots d'étranglements, et un conflit géopolitique et militaire existe depuis toujours pour s'approprier leur contrôle. Dans cette guerre permanente de l'espace maritime s'intègre également l'expansion de la *Nouvelle Route de la Soie* [également appelée

*One Belt, One Road*], laquelle, pour être efficace, doit avoir un certain type d'infrastructures et de sécurité qui ne concerne pas seulement les mers. Dans cette optique, les Pays du monde entier sont en train de chercher à y prendre part avec des rapports commerciaux, mais pas uniquement, concluant des mémorandums avec la Chine, comme l'a fait l'Italie en 2019, faisant froncer les sourcils des États-Unis et de l'Union Européenne. Ceux qui ne s'emparent pas de ces financements et n'ont pas de bases solides sont destinés à mourir dans le domaine économique et militaire.

La question militaire de cette domination est dictée principalement par deux éléments, étroitement liés entre eux : la possession d'une flotte navale et la possibilité de la défendre. Le conflit tourne entièrement autour de ces deux facteurs. Washington l'a dit il y a bien longtemps, mais le concept est resté identique au fil des siècles. Actuellement le véritable conflit naval tourne presque entièrement autour du conflit sur les mers entre la Chine et les USA. Les technologies, les infrastructures de soutien logistique et l'expérience opérationnelle sont les bases de la suprématie états-unienne sur les mers. Même la Russie, au cours de la Guerre Froide, n'a jamais pensé défier les Américains sur le terrain des mers ouvertes, se limitant à la menace nucléaire et à quelques incursions d'attaque éclair et de repli. Après la Seconde Guerre mondiale, l'empire « soviétique » manquait d'une industrie navale moderne, de ressources, de connaissances techniques, mais surtout d'expériences. Raison pour laquelle les Russes misèrent sur des systèmes d'armes terrestres. Les Américains dominent les mers avec onze porte-avions et avec leurs bases de missiles et de soutien omniprésentes (pour ne donner qu'un seul exemple, en quarante ans, ils ont dépensé 8 000 milliards de dollars dans le Déroit d'Ormuz pour contrôler les flux pétroliers). Les Américains ont une des influences historiques dans des Pays comme Taïwan, les Philippines, le Japon – où il y a 122 bases militaires – ou la Corée du Sud, qui en compte 83. Le capitalisme de l'Oncle Sam possède ce que la Chine n'a pas : un vaste réseau de bases et de soutiens dans le monde entier grâce à l'OTAN, mais aussi une « excellence technologique » comme le système d'arme Swarm (commande et contrôle d'essaims de drones et d'embarcations sans pilotes) ; ces deux facteurs font que la Chine a encore plusieurs décennies de retard dans la recherche technologique par rapport aux USA. Le conflit tourne aussi autour du monde spatial, sans lequel aucun contrôle ni communication n'est possible, mais c'est encore un autre facteur.

La Chine tente actuellement de rejoindre à grands pas ses rivaux d'outre-mer ; d'ici la fin de l'année [2020] elle veut atteindre les 300 unités navales

(de leur côté les États-Unis devraient en avoir 326 d'ici 2025), et entre 68 et 79 sous-marins. Par ailleurs la Chine peut compter sur la flotte commerciale, y compris les chalutiers, qui sont équipés depuis déjà un moment d'armements parfois lourds, pour soutenir la flotte militaire aussi bien dans le domaine logistique que pour des opérations asymétriques. Cependant, comme nous le disions ci-dessus, en plus de ne pas disposer des technologies adéquates, la Chine est privée de l'expérience historique des conflits pratiqués sur le terrain, ce qui est loin de faire défaut aux USA. Pour combler cette lacune la Chine demande de l'aide à un Pays comme l'Italie, qui se vante d'avoir une longue tradition maritime. La Russie possède à l'inverse une marine militaire qualifiée de côtières, c'est-à-dire chargée de protéger les côtes de son Pays plus que d'étendre son territoire, à travers des « bulles d'interdictions » dans la Mer Baltique, la Mer Noire et dans la Méditerranée Orientale considérées « impénétrables » (sans compter les bases de lancement de missiles).

Ces macro-exemples sont utiles parce qu'ils s'entremêlent avec le projet de la *Route de la Soie*. Cela fait un moment que la Chine s'est implantée dans le monde entier en finançant des projets à gauche à droite, mais jamais à court terme. Toute une série de projets commerciaux sont en réalité des chevaux de Troie pour augmenter son « espace vitale ». Voilà pourquoi le port de Gwadar à Djibouti, État où de nombreux Pays comme l'Italie sont présents avec des bases militaires, sera transformé en base logistique-opérationnelle pour les navires de surface et les sous-marins : il s'agit de la première base chinoise hors du territoire de la « bureaucratie céleste ». La Chine entra à Djibouti en achetant la dette publique en échange de la possibilité de réaliser toute une série d'infrastructures ; elle fait la même chose au Cambodge, en délivrant au cours des trois dernières années un prêt de 600 millions de dollars pour la *One Belt One Road*, sans compter les deux milliards utilisés pour construire des ponts et des routes, ou les armes vendues au gouvernement cambodgien. Le port choisi par l'État Chinois pour placer sous contrôle le détroit de Malacca est celui de Ream à Dara Sakor (ce n'est qu'une fois que le marché conclu que l'on découvrit que le projet comptait aussi une piste adaptée à l'atterrissage d'engins militaires).

La domination de la mer n'est qu'un aspect de ce conflit mondial. Parmi les autres aspects figurent les grandes restructurations internes, comme celle sidérurgique pour renforcer l'industrie militaire et stratégique d'ici 2035. Pour les analystes occidentaux, derrière la guerre en Irak voulue par Bush il y avait justement la volonté de menacer les Chinois à cause des énormes investissements dans cette zone.

La Chine est en train de se développer dans la branche des télécommunications, domaine dans lequel les sociétés téléphoniques doivent s'en tenir à ligne directrice et aux programmes d'investissements décidés par le gouvernement de Pékin. Elles construisent de nouveaux *data center*, des câbles sous-marins *loop* (en fibre optique), mais achètent aussi des journaux historiques comme le « South China Morning Post » de Hong Kong, acquisition faite en 2015 par Alibaba. Puis vient la branche du béton de la CCC (China Communications Constructions Company) avec ses 700 projets, ses 100 milliards d'investissements et ses 160 mille employés répartis dans 140 Pays. Cette entreprise compte parmi ses dirigeants de nombreux ex-militaires du département du Génie et de la logistique militaire. Elle a des projets dans les deux tiers des principaux ports du monde.

Pour couvrir cette immense infrastructure le système satellitaire BeiDou sera lancé dans l'espace avec pour objectif, entre autres, d'éviter les influences étrangères, comme la possible coupure du réseau GPS de la part des États-Unis ; comme l'a déclaré quelqu'un, sans cette technologie fondamentale « *les militaires chinois seraient même incapable d'utiliser le compas* ».

L'Italie a été le premier pays du G7 et fondateur de l'UE à signer un mémorandum avec la Chine. Il y a déjà eu un grand débat sur la possible emprise de la Chine sur ses télécommunications grâce à Huawei, mais un autre aspect a été négligé. Les principaux investissements seraient développés dans les ports de Gènes et de Trieste. Pourquoi ? Autant pour les Zones Économiques Spéciales qu'en raison de la présence de deux importants centres de recherche (le premier est l'*Istituto Italiano di Tecnologia* et le second l'*Elettra Sincrotrone Trieste*). Alors, qu'un pays colonisateur soit intéressé par les excellences de celui qu'il vient occuper est une chose connue depuis le travail de l'or en Amérique du Sud ; mais vu qu'aujourd'hui le poids technologique conditionne grandement le pouvoir d'une nation, voilà que la peur d'une partie de certains dirigeants et industriels italiens (ainsi que des Pays de l'OTAN) s'accroît encore plus. C'est un problème fondamental. Que serait-il arrivé si les nazis avaient développé la bombe atomique en premier ? À notre tour de nous demander : vu que ce sont les Américains qui l'ont développé en premier, à quel point sommes-nous arrivés ? L'histoire offre de nombreuses découvertes qui ont eu un poids énorme sur les forces en jeu, comme la poudre à canon, l'acier, ou le graphène. Ces manœuvres d'« entrisme technologique » ne font que renforcer les tensions avec l'OTAN et l'Union Européenne.

En parallèle, si l'Italie est molle comme le beurre face aux superpui-

sances et à leurs sous, le lancement du navire militaire multirôle *Trieste* a en réalité une signification qui va bien au-delà de la dilapidation d'argent public et de la réputation des pays faibles de la zone euro : plus d'un milliard d'euros, sans compter certains équipements et moyens comme les F-35 ni son entretien. Lancer un navire de ce type pousse l'Italie à prendre le contrôle de la Mer Méditerranée. Comme nous le disions ci-dessus, pour un État posséder des moyens de ce type veut dire communiquer aux autres sa puissance et sa suprématie, vu qu'en Europe rare sont ceux qui peuvent avoir un navire de ce type. A bien y penser, posséder un navire d'une telle portée est aussi utile pour que puissent faire la grosse voix des gens comme l'ENI [la plus importante entreprise d'énergie italienne], qui a des vues sur les gisements de gaz en face de l'Égypte, ou pour d'autres nécessités. Un Pays qui veut dominer doit faire sentir le poids de ses troupes, les faire travailler pour qu'elles ne perdent pas leurs capacités d'intervention – voilà pourquoi certains conseillers du Prince insistent pour que l'État italien soit plus généreux dans la distribution de missiles aux quatre coins du monde, de manière à ce que « nos » soldats se tiennent bien entraînés, qu'ils ne perdent pas le vice de répandre le sang, et que tout le monde voit de quoi sont capables ces braves jeunes italiens. De leur point de vue, ils n'ont pas tort : pour fonctionner une armée doit être en permanence rodée, mise sous stress et prête à de nouveaux scénarios. Si les exercices ne suffisent pas, alors les nouvelles guerres tout comme une classe politique plus décisionniste sont les bienvenues.

Comprendre de telles dynamiques nous fait mieux comprendre pourquoi cette course aux armements et aux nouvelles technologies est nécessaire pour le maintien du système.

Un autre exemple significatif est celui des îles de Sensaku (Chine), de Wallis et Futuna (Tahiti et Nouvelle Calédonie). Toutes ces petites îles qui occupent un millimètre sur une mappemonde. Et bien, il y a un grand mouvement pour la possession de ces îles, étant donné qu'elles regorgent de gisements de terres rares, minéraux pour lesquels on se déchire aujourd'hui, et qui créent des frictions entre les États, des écroulements en Bourse avec des retombées économiques, et de grands déplacements de moyens militaires. Sans compter la course aux nouvelles technologies adaptées pour perforer les fonds océaniques à la recherche de ces métaux rares utiles pour expédier dans les airs les satellites qui nous contrôlent. Comme le dit Guillaume Pitron, auteur de *La guerre des métaux rares* : « Plus nous nous élevons par rapport au champ de bataille, plus il faut creuser profondément ».

Le futur de l'Arctique n'est pas en reste non plus, non seulement en raison

de la fonte des glaciers qui recouvre des territoires vierges riches de matières à extraire, mais aussi pour les nouvelles trajectoires du trafic mondial.

Voilà un chapitre qui reste entièrement à voir dans le futur.

## L'IMPORTANCE DES CÂBLES, HIER COMME AUJOURD'HUI

En plus d'une capacité d'intervention et de répression rapide et déterminée à l'intérieur, le dominateur d'un empire doit disposer d'un réseau qui lui permette de recevoir le maximum d'informations venant de toute part ainsi que d'envoyer rapidement et partout ses dépêches. Le télégraphe a évidemment été un tournant important dans l'histoire des communications, lui qui à ses débuts donna du fil à retordre aux techniciens de Sa Majesté Britannique à cause des gaines de protections des fils, jusqu'à ce que la découverte de la gutta-percha malaisienne permette aux câbles d'être sous les mers en toute tranquillité.

En 1851, la mise en œuvre du premier câble sous-marin, qui reliait Dover à Calais, attira de gros financements et marqua le départ de la course de tous les États vers cette nouvelle technologie, indispensable pour rester en phase avec son temps, et avant la fin du siècle tous les continents furent reliés par des câbles. En 1902, l'Angleterre, chef de file de l'impérialisme au niveau mondial, lança le projet *All Red Line*, visant à protéger ses réseaux de câbles transocéaniques de possibles sabotages par des mains étrangères ainsi qu'à renforcer la liaison entre colonies et mère-patrie.

Au cours de ces décennies de grands investissements au niveau international, il semblait que le câble parvenait à *maintenir la paix* : tous étaient occupés à développer leurs intérêts dans ce secteur et à en tirer des profits importants. Mais dans les années quatre-vingt du 19<sup>e</sup> siècle déjà, sous les eaux dormantes du marché et de ses « règles d'équité », le nouveau groupe allemand Siemens trépignait d'impatience et était obsédé par l'écossais John Pender, celui qui était appelé *le Roi des câbles*, l'homme qui à travers l'entreprise Telcon tenait en main le sort des communications par câble au niveau mondial. Et ce fut justement lui qui réussit à chipper aux frères Siemens la Directed United States Cable Co., avec laquelle ils étaient parvenus à entrer dans le monde de la cablocratie. Pender, à travers des jeux de haute finance, protégeait son monopole sur ces infrastructures importantes. Au cours de cette période on passe donc de la thalassocratie à la cablocratie, sans laquelle on est bien peu de chose. L'Allemand, au nom de son droit

à l'accès au marché des câbles, commence une guerre commerciale avec l'Angleterre ; en 1901, les États-Unis commencent aussi à s'interroger sur l'usage des autorisations et sur les controverses dans le domaine des communications. Et c'est ainsi que, dans la première décennie du 20<sup>ème</sup> siècle, la guerre des câbles devint frénétique. Le 5 août 1914, une semaine exactement après l'éclatement de la Première Guerre mondiale, le navire *CS Alert* coupe cinq câbles fondamentaux pour l'Allemagne le long de La Manche, augmentant ainsi les possibles interceptions de ses communications réservées. En réalité la Grande Guerre commença peut-être avant 1914 justement avec quelques coupures de câbles.

Il n'y a plus de gutta-percha de nos jours, remplacé par le Tat-8, mais le système nerveux mondial est encore fondé sur des câbles et entre 95 % et 99 % des communications internationales passent à travers : sans cette infrastructure rien ne fonctionnerait. En 2019, on estime que 378 câbles sous-marins sont en service, pour un total d'environ 1,2 million de kilomètres, et les transactions économiques qui s'y effectuent équivalent à près de 10 mille milliards de dollars. Tout le monde investit dans ce secteur : Google (qui a prévu l'entrée en fonction de 9 autres câbles entre 2018 et 2021), Amazon ainsi que d'autres grandes marches que nous pouvons imaginer : des constructeurs comme Alcatel-Lucent (du groupe Nokia), Te SubCom (ex-société suisse appartenant désormais au fond américain Cerberus Capital Management), l'entreprise chinoise Huawei Marine et, pour finir, la britannique Global Marine Systems. Il s'agit de sociétés dotées de capacités considérables et de dimensions d'une portée stratégique, soumises à des traités qui remontent à l'ère du télégraphe ; elles font aujourd'hui partie d'un forum international dédié à la protection et à la sécurité des câbles sous-marins, l'International Cable Protection Committee (ICPC), une puissante organisation « non-lucrative » créée en 1958 dans laquelle sont représentés la quasi-totalité, 98 % pour être précis, des différents systèmes internationaux de câbles optiques sous-marins du monde entier. Les États-Unis sont en train de construire le deuxième navire pour la pose et la réparation de câble, le *Usn Zeus* ; en Italie il y a le groupe Prysmian, qui historiquement naît de la Società Cavi Pirelli, lequel a fusionné avec d'autres grands groupes internationaux : en 2021 sera lancé le navire le plus grand et le plus technologiquement avancé au monde, le *Leonardo da Vinci*, qui rejoindra deux autres navires du groupe. Par ailleurs, selon les analystes l'héritage victorien ne risque pas d'être sapé par l'espace et par ses satellites. Alors qu'est-ce qui préoccupe les grandes entreprises et les États ? Ils le disent explicitement : le sabotage.

Cela va du vol de plusieurs kilomètres (près de 500) de câbles en 2007 par des pêcheurs vietnamiens pour « arrondir » leur fin de mois, au risque que leur Pays se retrouve sans Internet, aux sabotages entre États à l'aide de sous-marins. Par ailleurs, en jetant un rapide coup d'œil aux sites du secteur, on remarque qu'il ne se passe pas un mois sans qu'au moins une petite partie du monde s'en retrouve littéralement coupé à cause d'accidents ou de sabotages. Selon le doyen des analystes Stephen Beckert, de la TeleGeography, tous les trois jours environ un câble se rompt dans une zone de la planète, et cette donnée concerne l'année 2008, une époque désormais révolue, étant donné l'élargissement du réseau au cours de la dernière décennie.

Comme nous l'avons vu, les câbles sont donc une question purement physique ; ceux qui détiennent les technologies et le contrôle de ces câbles ont évidemment un pouvoir immense, qui peut être mis en discussion par des facteurs comme les fameuses législations ; voilà donc que Huawei a décidé de vendre sa part majoritaire de Huawei Marine Systems, la cédant à la Hengtong Optic-Electric et évitant ainsi d'être directement attaquée par les législations américaines. Ce genre d'arrangements « entriste » est utilisé par les États pour s'assurer des brevets d'intérêts énormes – comme cela arriva dans les années quatre-vingt par rapport aux sciences sur les aimants, utiles aux missiles à moyenne portée et pas seulement –, système typique de la haute finance ; mais aussi pour l'accès à des connaissances à l'impact global sur la question des technologies, sans compter le conflit actuel entre les USA et la Chine sur les semi-conducteurs, élément fondamental dans leur production.

Toujours concernant le caractère physique de cette infrastructure, un dernier aspect à signaler c'est que la carte des câbles est superposable à celle des guerres et des frictions géopolitiques. Les câbles suivent l'actuelle et future *One Belt, One Road* : avoir des bases militaires par exemple à Djibouti – rappelons-nous que l'Italie y est aussi présente dans une base française – permet d'avoir l'espace et la sécurité pour ses câbles et pour observer les manœuvres d'autrui.

Aujourd'hui comme hier, ceux qui contrôlent les câbles contrôlent le monde. La *Nouvelle Route de la Soie*, avec sa logistique, ne peut pas se passer des capacités de communication et de transfert de données fournies par ces infrastructures. L'ouverture de bases militaires dans certains points stratégiques n'est donc pas seulement liée au contrôle des « goulots d'étranglements » sur la mer pour la sécurité du trafic de marchandises, mais aussi au transport d'énergie et aux communications. Sans parler de ce

qui est en jeu pour les États avec la révolution de la 5G, qui sans les câbles ne fonctionne pas : pas d'électricité, pas d'antenne-relais. Une confirmation en bonne et due forme est justement arrivée dernièrement avec le projet « 2 Africa » : un réseau de câbles sous-marins de 37.000kms de long pour entourer l'ensemble du continent africain, le reliant au nord de l'Europe et à l'est du Moyen-Orient. Principal promoteur : Facebook. Les câbles – composés de 16 couples de fibres optiques, au lieu de huit – seront placés plus profondément qu'à l'ordinaire. Ce projet, une partie du réseau 5G en construction, reliera 16 Pays africains à 5 alliés européens de l'OTAN (Gande-Bretagne, Portugal, Italie, France, Espagne) et 2 alliés américains aux Moyen-Orient(Oman et l'Arabie saoudite). Facebook a posé les bases d'un tel projet il y a deux ans, en lançant une collaboration entre l'Atlantic Council, un organisme de philanthropes financé par le Pentagone, l'Otan, les principales industries de l'armement (y compris l'italien Leonardo), ExxonMobile, la Bank of America, la Fondation Rockefeller...

## **LA RESTRUCTURATION CIVILE ET MILITAIRE DE LA LOGISTIQUE**

L'histoire de la logistique naît avec les nécessités militaires, le déplacement de troupes et de matérielles de manière efficace, rapide et sûre, et a toujours été une prérogative de cet instrument nécessaire au pouvoir pour progresser et maintenir son monopole de la force dans les lieux les plus appropriés. À ce sujet nous pourrions nous plonger dans mille exemples historiques, urbanistiques, commerciaux, géopolitiques, mille voies pour comprendre tout ce qui nous a conduits à la situation actuelle. Ce que l'on peut souligner c'est comment, à partir des Romains, quand les grandes armées doivent maintenir l'ordre dans de vastes empires, celles-ci ne peuvent pas s'acquitter de cette tâche sans une infrastructure logistique et technologique la plus avancée possible. Cela ressort clairement si nous observons comment a fonctionné la logistique dans l'histoire, cette branche fondamentale pour les forces armées mais aussi pour les marchands de toutes les époques.

L'évolution technologique, la découverte de nouveaux matériaux utiles au progrès des grands capitaux et de l'État ainsi que la soif de pouvoir se mélangent dans un renouvellement perpétuel, aussi bien dans le secteur des recherches visant à rendre plus efficace la machine de la logistique que dans les stratégies pour en assurer la sécurité. Au cours des derniers siècles, les innovations militaires se sont étroitement liées à celles civiles ; les trou-

vailles d'un marchand pouvaient être utiles dans le domaine militaire et inversement. Après l'introduction des palettes dans les années trente, ce sont les containers (aussi appelés Teu) qui dans les années soixante ont fait leur début pendant la guerre du Vietnam, changeant par la suite tous les aspects de la logistique navale mondiale, des constructions des flottes à toute la structuration générale (ports, camions, hangars).

Aujourd'hui ce sont les questions technologiques qui font le plus de pression sur l'efficacité portuaire, sur sa capacité à accueillir des navires toujours plus gigantesques et sur l'écoulement de la masse de Teu transportés. Il est alors important d'observer qu'en ce qui concerne l'arrière-pays d'un port on ne raisonne plus en termes de distances ; par exemple, la zone de la logistique de Pordenone, en expansion ces dernières années, est propédeutique au port de Trieste, bien qu'elle soit à 100 km, et rien n'y personne ne peut empêcher d'atteindre les objectifs donnés ; s'il y a des branches sèches à couper, on les coupe : peu importe que dans les ports secondaires ou plus petits encore les travailleurs perdent leur poste avec toutes les conséquences que cela implique pour eux et leurs familles. Il n'y a aucun scrupule face à la nécessité du prétendu progrès.

Par ailleurs, l'histoire du commerce navale est *tachée de sang dès son origine* : née de l'extermination des peuples colonisés d'Afrique et d'Amérique du Sud, s'étant développé grâce à l'esclavagisme, son développement actuel en incorpore les crimes originaires.

Comme nous le disions, la logistique militaire est liée à la logistique civile de manière symbiotique. L'énorme quantité d'informations est en perpétuelle actualisation ; si quelqu'un lit les revues qui s'occupent de ce sujet il découvrira alors qu'il n'y a pas un seul État au monde qui n'est pas en train d'investir dans les armements et dans projets pour rendre sa machine militaire plus efficace : les moteurs du mécanisme de construction-rénovation-renforcement de tout l'appareil tournent en permanence. Limités par le temps et par l'intérêt, nous prendrons l'Europe en exemple, car elle nous concerne plus directement.

Chaque Pays adhérent est obligé par les décisions du gouvernement européen, n'en déplaise aux souverainistes ; face aux grands changements en acte, aux frictions constantes entre les plus grandes puissances, chaque État membre sait qu'il devra s'unir pour défendre ses frontières, au sens littéral du terme. Il y en a qui, comme la France et l'Angleterre, ont encore un poids international grâce à l'influence dans leurs ex-colonies, et d'autres au contraire qui font les frais d'une grande dépendance,

Le 28 mars 2018 est sorti un communiqué de presse de la Commission

Européenne concernant un nouveau *Plan d'action sur la mobilité militaire*. Le plan a pour objectif d'identifier toute une série de mesures opérationnelles pour dépasser les barrières physiques, procédurales ou normatives qui empêchent la mobilité militaire dans les Pays Membres. L'ex Haute représentante de l'Union pour les Affaires étrangères et la politique de sécurité Frederica Mogherini a déclaré à l'époque : « Promouvoir la paix et garantir la sécurité des citoyens européens constituent les principales priorités de l'UE. En facilitant la mobilité militaire à l'intérieur de l'UE nous pouvons être plus efficaces pour prévenir les crises, pour déployer les missions et plus rapides pour répondre aux défis quand ils se présentent ». Les synergies prévues sont duales, civiles et militaires, et tous les secteurs en tirent un avantage. Donc le Traité de Lisbonne de 2008 et son initiative PESCO (*Permanent Structured Cooperation*) sont en train de prendre forme concrètement, le tout en collaboration et consultation avec l'OTAN. L'objectif est d'arriver à l'homogénéité des infrastructures d'ici 2025.

La raison de cette absence de coordination est due à la « paix » post-1989. Vu ainsi, c'est comme dire que sans la guerre et les frictions permanentes l'engrenage militaire se rouille et les ennemis potentiels en profitent. En même temps, dans le Plan, au point G, ressort l'exigence des Pays membres d'être cependant d'une certaine manière indépendants des capacités des Pays tiers (USA?) en ce qui concerne la défense de leurs frontières, la « lutte contre le terrorisme » et le domaine de la cybernétique. En quelques mots, les ponts doivent supporter le poids des véhicules blindés, les hangars doivent contenir plus de carburants et de munitions, les autoroutes doivent être plus larges (la troisième voie de l'autoroute A4 a-t-elle quelque chose à voir avec ça ?), les wagons à plateforme doivent pouvoir supporter plus de poids, la mobilité duale doit être plus efficace, interopérative, sûre, multimodale, intelligente et « durable », mais elle doit surtout répondre aux nouveaux défis de la digitalisation des transports (automatisation et connectivité).

Donc, même si le plan est effectivement au niveau stratégique militaire, des clins d'œil sont faits aux patrons, sollicités à en profiter et à donner des conseils sur comment faire avancer ces opérations infrastructurelles dans chaque Pays. Les « excellences technologiques » dans le secteur de la défense, comme Galileo\EGNOS\GOVSATCOM, sont des programmes qui seront aussi utilisés dans le secteur civil ; une opportunité, selon les analystes. Les acteurs civils et militaires doivent travailler de concert, rassemblant leurs connaissances, leurs expériences et leurs réflexions au nom de la sécurité européenne. Dans le Plan, les ports sont le secteur le plus impor-

tant, car ce sont les points de connexions aussi bien avec les alliés des Pays de l'OTAN que pour le transport maritime intereuropéen à court terme.

L'Italie est chef de file avec quatre projets qui participent à onze autres projets prévus par PESCO. En ce qui concerne la mobilité, il s'agira d'augmenter les exigences militaires, de renforcer les infrastructures de transport, de s'aligner aux normes sur les transports de marchandises dangereuses ; chaque nouvelle construction de route devra prendre en compte ce plan. De plus le réseau transeuropéen des transports (TEN-T), qui consiste en un réseau global qui garantit l'accessibilité à toutes les régions de l'UE, devra être achevé d'ici 2050, et ses axes principaux d'ici 2030.

En lisant cette paperasse, on comprend bien pourquoi au cours de la « crise » en cours les travaux de construction du pont Morandi, à Gênes, ont continué, et pourquoi l'impulsion pour *repartir* n'est pas seulement nécessaire au profit, mais aussi à la défense des frontières géopolitiques de l'UE. C'est dans ce sens que s'explique pourquoi les exercices militaires sont permanents, bien que de manière réduite, dans différents pays. Ce type de « travail » ne peut pas être mis en danger par la présence d'un virus, et la vie des ouvriers, qui malheureusement sont la véritable force motrice de tous ces travaux structurels et préparatoires à la guerre, peut bien courir tous les risques dans n'importe quelle situation plus ou moins « collatérale ».

En lisant un Plan de ce genre il s'avère évident que l'on ne peut pas parler de séparation des domaines civils et militaires ; leur enchevêtrement a *toujours* été une caractéristique du monde naval, fondé sur la thalassocratie, c'est-à-dire sur la domination des mers, comme nous l'avons vu précédemment. Qui possède la mer contrôle les trafics de marchandises (et pas seulement). Ce secteur est donc inévitablement stratégique. Donnons un exemple récent lié à des problèmes plus vastes comme les extractions de métaux et la recherche. Ceux qui n'ont pas accès à la mer sont exclus, comme le montre le cas de la Bolivie. La Bolivie est un pays riche en lithium, élément fondamental pour les batteries, principalement dans le cadre de la soi-disant révolution verte dans le domaine électrique. Au début de son mandat, le gouvernement Morales avait promis que la Bolivie n'exporterait plus de lithium sous forme brut mais uniquement transformé, et l'État était alors en train d'investir des millions d'euros pour faire en sorte que le Pays possède les connaissances appropriées pour le faire, aussi bien pour ce qui concerne les centres de recherche que pour l'extraction. La raison la plus importante pour laquelle Morales n'a pas pu mener ce projet à son terme ce projet d'indépendance des multinationales est due au fait que la Bolivie n'a pas d'accès à la mer, par conséquent les coûts de transports sont

très élevés. Il mène désormais une bataille pour chercher de convaincre les autorités internationales de lui permettre d'obtenir un accès à la mer. Mais si nous pouvons ouvrir un chapitre infini à ce sujet, l'essentiel de cette affaire bolivienne est que celui qui n'a pas de mer est destiné à être exclu des grands jeux, dans ce cas économique et financier.

Tous les Pays qui ont accès à la mer cherchent à attirer les investisseurs étrangers, en premier lieu la Chine, qui en règle général achète la dette publique du Pays à exploiter et, en échange d'accord décennaux, exige la possibilité de construire ses infrastructures, des bases, avec ses propres techniciens et ouvriers. On peut dire que la Chine est un des rares Pays tourné vers l'avenir avec une idée précise de ce qu'elle veut et où elle veut aller, et cela fait des décennies qu'elle le fait avec ses politiques intérieures et extérieures.

## **DES ÎLES DU JUBILÉ AU PORT SANS ÂME**

Après avoir mis la main sur la question de la logistique navale depuis un point de vue disons technique de la question, avec ses conflits entre États-nation, les intérêts des industriels, la colonisation des mers et les conflits qui en découlent, nous voudrions dans cette partie toucher l'aspect social des luttes passées et celles des dernières années. Ces raisonnements ne sont pas dictés par des propositions liées à un secteur spécifique de l'exploitation. Enclorre le problème à un unique secteur est fondamentalement erroné, parce que l'on ne peut pas parler de la restructuration de la logistique navale au niveau mondial sans parler de l'extraction des métaux, de l'élargissement des nouveaux marchés capitalistes des États émergents et en expansion comme l'Indonésie, Singapour ou la Chine, de la transformation du travail grâce à la 5G, au smart-working et aux engins à conduite autonome, des guerres souterraines entre États, de la crise climatique ; si tout cela n'est pas articulé dans une critique révolutionnaire et globale, nous risquons de tomber dans le spécialisme du secteur. Mais c'est précisément de ce milieu du Capital que nous voulons partir historiquement, en commençant par la spoliation séculaire des communautés des hommes – tout autant que des femmes en lutte – qui caractérisa le milieu des marins, des *levellers*, des *ranters*, des *diggers*, depuis la naissance du commerce d'abord, puis du capitalisme dans toutes ses évolutions.

Nous voulons parler de mélange entre hommes et femmes, entre blancs et noirs, des souffrances égales subies aussi bien sur les navires que dans

les ports, de la répression féroce dans les plantations de cannes à sucre en Jamaïque, ou dans les localités comme New York ou en Angleterre ; de ces hommes et de ces femmes qui ne luttèrent pas uniquement contre l'esclavage et l'exploitation grâce à l'action directe, mais qui croyaient fermement dans ce que l'on appelle alors le *jubilé*, à savoir un monde qui refléterait cette solidarité et cette entraide arrachée et gravées sur la peau pendant la vie dure sur les bateaux, marquée par la résistance aux patrons. Ce qui poussait ces rebelles à la recherche d'une vie sans travail salarié ni l'imposition raciale des marchands blancs et des autorités militaires, c'était la liberté vécue dans les îles où régnaient l'égalité, l'autogestion, l'absence d'un pouvoir centralisé, l'abondance de la nature intacte, le partage. Toute cette histoire pluriséculaire de lutte est bien documentée et racontée dans le livre *L'hydre aux mille têtes. L'histoire cachée de l'atlantique révolutionnaire* des historiens Peter Linebaugh et Marcus Rediker – livre dont nous conseillons vivement la lecture –, qui est étroitement lié avec les révoltes paysannes de l'Angleterre de Georges III, révoltes porteuses des mêmes revendications de liberté et de mise en commun des terres non cultivées. L'article *Atlantide e i suoi schiavi. Note su Francis Bacon*, paru dans le numéro cinq de cette revue, se penchait justement sur ce passage historique.

Mais si dans ces récits, souvent aventureux, nous pouvons nous perdre dans des dizaines et des dizaines de pages sans jamais nous ennuyer, il y a des aspects qui, en les observant d'une manière moins romantique, nous font rebondir de ces luttes et ces défaites à l'époque actuelle. Par-dessus tout le lien entre solidarité prolétarienne et innovations technologiques.

Avec le temps, comme dans tous les milieux industriels, dans le secteur naval aussi il y eut et il y a d'énormes innovations techniques et technologiques.

Dans les parties précédentes nous avons essayé de jeter un regard sur le monde de la logistique, en remarquant comment la restructuration des ports et la coupe des branches sèches improductives étaient les activités principales des actionnaires et des armateurs. Les Pays qui n'ont pas de structures portuaires en mesure d'accueillir des navires toujours plus grands transportant des dizaines de milliers de Teu, qui n'ont pas de fonds marins suffisamment profonds, ou encore qui n'ont pas de réseau ferroviaire capable d'écouler une grande quantité de container ou de TIR, sont exclus du marché. Dans le monde de l'automobile ou des marchandises au détail suivant le modèle Amazon, tout est centralisé ; de grosses entreprises se fusionnent, elles minent et écrasent les petites entreprises et les petits ports, prenant alors leur part de marché. La future fermeture des

ports de Pola et Rijeka est exemplaire, ces deux ports étant si proches dans l'espace et dans les dynamiques, si éloignés dans l'union des travailleurs et dans la protection de leur travail. Les syndicalistes et les travailleurs croates se sont rendu compte que, ne luttant plus depuis des années, ne se confrontant plus entre eux à propos de ce qui était en train de se passer de manières visibles ou souterraines, quand la nouvelle de la fermeture est arrivée ils se sont retrouvés non préparés et désunis. Certains disaient « unissons-nous ! », mais de nombreux travailleurs avaient en tête ou bien de retourner dans l'arrière-pays travailler dans les champs plutôt que de mourir de faim, ou bien de chercher du travail dans le secteur dans lequel le territoire croate offre encore quelque chose, à savoir le tourisme saisonnier.

Il s'est passé la même chose, en août de l'an dernier, dans les chantiers navals historiques de *Harland and Wolff* à Belfast, en Irlande du Nord, où fut construit le fameux Titanic. Ces chantiers ont mis fin à leur activité historique de constructions navales. Entre les deux grandes guerres les chantiers comptaient 35 000 ouvriers, avant de fermer il n'en restait que 130. En octobre 2019, cependant, la société britannique InfraStrata a racheté les chantiers navals en maintenant le poste de travail des 79 ouvriers restants, qui occupèrent les chantiers pendant l'été. La production a été déplacée dans d'autres secteurs de la métallurgie, décrétant ainsi la fin de l'histoire de cette agence dans la branche maritime.

Il y a donc une centralisation permanente de l'industrie et de la logistique navales. Ces exemples sont utiles pour comprendre comment le Capital est en train de finir de saper ces quelques endroits où les dockers ont réussi à maintenir en vie des traditions de lutte, comme à Gênes, Marseille, Le Havre, ou bien Los Angeles. Mais là, sur la côte Ouest des États-Unis, en juin de l'année dernière, les dockers ne se sont pas unis comme en Europe pour des questions éthiques, à travers la lutte contre le débarquement de marchandises militaires à destination des conflits armés aux quatre coins du monde. Mais plutôt parce que le colosse danois de la logistique Maersk avait, et a, l'intention d'insérer dans ce port des camions à conduite autonome, supprimant ainsi le poste de travail de milliers de travailleurs. Dans le tract du syndicat International Longshore & Warehouse Union – un syndicat qui réunit les dockers américains avec ceux du Canada et du Panama – est représenté un jeune docker qui affronte un humanoïde et dit « Combattons pour le futur de nos communautés ! ». L'investissement des patrons dans ce domaine – comme nous l'avons écrit dans d'autres textes de cette revue – est utile pour l'abattement des coûts mais aussi pour faire taire les

protestations, se débarrassant littéralement de l'être humain. Cette évolution est aussi en train d'avoir lieu sur les navires. Des navires toujours plus grands et toujours moins nécessiteux en personnel humain, pour lesquels le travail de quelques dizaines de personnes suffit, contrairement aux centaines exigées il y a quelques centaines d'années, et qui transportent plusieurs milliers de tonnes supplémentaires. Probablement qu'avec ce qui est en train de se passer avec le Coronavirus et la digitalisation accélérée du travail, ce changement, s'il était déjà dans une phase montante auparavant, réduira désormais encore plus le terrain à ces résidus de lutte que l'on a pu voir ces dernières années.

Cette évolution technologique dans le temps est en train de supprimer toute trace de ces histoires de lutte dont nous parlions ci-dessus. Mais comme l'explique bien le livre que nous avons cité, autrefois les luttes n'étaient pas *contre* quelque chose, mais plutôt *pour* quelque chose, pour ce que je veux et que je désire ; non pas une lutte « seulement » éthique ou revendicative, mais une lutte qui tenter d'arracher une vie *autre*. Quand les conditions ne le permettaient pas dans l'immédiat, on conspirait pour saper la domination que les autorités étatiques exerçaient sur la société. Une conspiration qui a transmis la force de l'utopie aux générations de révolutionnaires des siècles suivants lors de l'âge d'or de la piraterie.

Si, par exemple, une lutte comme celle des bergers sardes s'unissait à celle des dockers, pour celui qui écrit cela représenterait un grand coup infligé à qui de droit. Blocage des ports sardes où accostent les fameux bateaux jaunes, aucun sous aux militaires, plus de sous au litre pour l'éleveur. Ce n'est pas l'endroit approprié ici pour analyser la question des bergers, mais nous voyons ici le nœud des deux types de blocages, qui donnent l'impression d'affronter des problèmes totalement différents et éloignés, mais qui parlent au contraire des mêmes problèmes. Et si, en tant que minorité, nous ajoutions aussi un regard allant au-delà aussi bien dans les pratiques que dans la vision du monde, alors la mèche se ferait encore plus explosive. Certains peuvent penser que cet exemple n'est qu'une exagération, mais s'il est vrai que la branche de la logistique est le milieu de travail le plus conflictuel et où se créent de gros tracassés pour les patrons, dans ce cas il faut nous efforcer d'unir ces luttes, faire en sorte qu'elles dialoguent car il y a des liens et que, selon nous, ils ne sont pas si lointains.

En outre, la piraterie existe encore aujourd'hui. Si on lit les sites spécialisés du monde naval, on découvre alors que les attaques contre les navires marchands continuent aussi bien en Afrique Occidentale que dans la Corne d'Afrique, si bien que, pendant ces semaines où nous écrivons, la Chine a en-

voyé des navires de guerre supplémentaires pour protéger ses marchands. Mais nous pensons que ces rêves utopiques, cette fraternité entre exploités et exploités, cette haine viscérale de la discrimination raciale et chauvine, ont été écrasés par le travail séculaire du Capital et par la domination colonialiste, habiles pour diviser les exploités en différents clans, finançant des groupes criminels pour ses intérêts. Nous savons que tous ne sont pas de mauvaise foi ni mus par des intérêts de pouvoir ou de richesse, cependant l'écho de liberté qui se propageait à travers les histoires des *levellers* au 17<sup>e</sup> et 18<sup>e</sup> siècle, ou bien n'arrive pas jusqu'à nos latitudes, ou bien est totalement absent.

Un autre aspect qui mériterait de plus vastes analyses, c'est comment l'évolution technologique et celle patronale ont transformé l'univers des ports.

Avant l'arrivée des containers les ports avaient tendance à être des lieux d'arrivée de marchandises ; désormais ce sont des lieux de transit.

Selon nous, ces deux tendances de l'évolution ont fait en sorte qu'au fil du temps les communautés des marins, y compris les familles et les activités qui s'y rapportaient, se sont transformées suivant l'évolution du Capital. Dans des villes comme Gênes et Trieste, dans la première moitié du 20<sup>e</sup> siècle les *coffinanti*<sup>1</sup> et les chauffeurs étaient ces travailleurs de force qui non seulement luttèrent contre le travail à la tâche ou pour la réduction des horaires de travail et rien de plus, mais dont les activités étaient liées au tissu social dans lequel ils vivaient. Dans ces quartiers populaires se croisaient des gens venus du monde entier. Le quartier de S. Giacomo à Trieste, qui s'insurgea contre le fascisme en 1920, était composé de slaves, d'autrichiens, d'italiens, de juifs, d'arméniens, de grecs, un quartier de tendances socialistes libertaires où la majeure partie travaillait dans les chantiers navals S. Marco. L'armée dut tirer des coups de canons et causer plusieurs morts pour prendre le dessus. Les métiers de la mer s'entrecroisaient avec le travail des ouvriers des lavoirs Ferluga. En somme, un lieu prolétarien qui respirait la fraternité au-delà des origines respectives ; où l'on se reconnaissait pour ce que l'on était, c'est-à-dire des exploités, et où l'on sa-

---

1 Les *coffinanti* transportaient sur leurs épaules les *coffe*, c'est-à-dire des récipients, en général en osier, chargés de marchandises «en vrac» (en poudre ou en grains) comme le charbon, le kaolin, le soufre etc qui pouvaient peser jusqu'à 100 kilos. Les *coffe* étaient remplis à la main et transportés sur l'épaule via des passerelles précaires qui reliaient le bateau (ou le chaland) au quai.

vait pertinemment qui étaient les ennemis, les fascistes, les patrons et la flicaille.

La technologie a fait du port, comme de tout le reste, un lieu aseptisé, privé d'histoire, de rêves d'émancipation, de prise de conscience en tant que classe exploitée. De nos jours on réalise une myriade d'entretiens et de documentaires sur cette époque, comme si la lutte de classe était terminée...

D'autres aspects qui ont permis de vider plus encore la conscience politique d'une partie des villes historiquement populaires sont l'urbanisation et la gentrification. Mais les ports ont aussi été vidés par un autre processus, à savoir la reconversion des vieux ports, étant donné la place énorme à disposition, en lieux réaménagés pour les grandes rencontres patronales, avec leurs *conventions*, leurs expositions pour la haute bourgeoisie, ou comme pôles attractifs ou de distraction pour les travailleurs de Google, par exemple au Port Elizabeth de New Jersey. Un lieu dans lequel les travailleurs portuaires mèneront une lutte sans cependant parvenir à interrompre l'avancée des tendances du Capital : récupérer et vider. Nous pourrions donner des centaines d'exemples ; dans le monde entier les choses ont bien évidemment changé dans le temps et dans l'espace, ce qui fait aujourd'hui défaut c'est le conflit de classe et un regard complètement différent. Si l'on essaie de regarder l'histoire, avec l'arrivée de l'âge marchand, des villes qui auparavant étaient des villages de pêcheurs ou à peine plus sont ensuite devenues de gigantesques ports nécessitant un arrière-pays grandement développé, qui phagocytent alors l'économie de subsistance de la population locale.

Peut-être regardons-nous trop loin, mais dans différents ports qui sont insérés dans le projet de la *Nouvelle Route de la Soie*, non seulement on est en train de rénover de vieilles zones industrielles pour les convertir en centres logistiques, mais l'on va aussi ronger le peu de terre qu'il reste dans les environs des villes alentour. De nouveaux renforcements de lignes ferroviaires, de nouveaux tunnels, de nouvelles routes, de nouvelles lignes électriques, de nouvelles esplanades : voilà ce que l'on est en train de prévoir et de construire.

Pour ceux qui raisonnent encore en termes d'économie de subsistance et d'autogestion, il est impossible de ne pas remarquer ce processus flagrant, qui n'est pas autre chose que la continuation d'un processus qui dure depuis des siècles, la suppression des savoirs et de l'autonomie de ceux qui vivent dans ces territoires. Nous pourrions nous demander de manière provocatrice : est-il ou non salutaire que certaines zones du monde soient oubliées par le grand capital et par les investissements ? Et au-delà de la

souffrance de se sentir rejetées après des décennies d'exploitation, les personnes qui perdent leur travail auront-elles encore la capacité d'en arriver à l'idée qu'après tout ce travail n'est peut-être qu'une source de pollution et une vie d'esclaves ? Et à l'inverse, ceux qui sont directement touchés par ces méga-projets se demanderont-ils, tout en s'y opposant, ce qu'est un travail sain et véritablement utile à la communauté dans lesquels ils sont insérés ? Ne serait-il pas mieux, a fortiori compte tenu de ces derniers mois de « crise » et de la récession économique à venir, que les énergies soient dépensées pour des travaux détachés des intérêts d'une minorité ? Et si nous bloquions véritablement ce qui est inutile, insensé et nuisible ? Utopie ? Peut-être oui, mais c'est le seul ordre de questions que nous avons à cœur et que nous voulons proposer : arrêter la production patronale et militaire qui nous rend malade, réprime et tue, résister aux attaques et reprendre notre vie en main, coûte que coûte.

## LUTTER POUR UN NOUVEAU JUBILÉ

*Kronstadt, héroïque et généreuse, rêvait de libérer la Russie grâce à une Troisième révolution qu'elle se sentait fière d'avoir amorcé. Elle ne formulait pas de programme défini. Ses slogans étaient la liberté et la fraternité universelle. Elle considérait la Troisième révolution comme étant un procédé conduisant graduellement à l'émancipation, le premier pas dans cette direction consistant en une élection libre pour des soviets indépendants, sans contrôle d'aucun parti politique, et représentant l'expression de la volonté et des intérêts du peuple. Les marins proclamaient à tous les ouvriers du monde leur grand idéal, sans réserve et d'une manière naturelle, et appelaient le prolétariat à joindre ses forces dans la lutte commune, confiants que leur cause trouverait un soutien passionné, et qu'en tout premier lieu, les ouvriers de Petrograd s'empresseraient de leur venir en aide.*

Nous avons essayé de donner un aperçu de comment les exploités ont non seulement cherché à améliorer leurs conditions de travail, mais aussi de comment l'univers maritime a possédé, jusqu'à une certaine époque, un sentiment de communauté, d'utopie et de rêves qui étaient aussi grands que la mer elle-même.

Grâce à de petits exemples historiques nous avons essayé de faire comprendre comment le Capital, à travers la technologie et la prédation, est

en train de parvenir à faire de l'univers marin, autrefois effervescent, un espace aseptisé, hyperproductif, où tout fonctionne grâce à des règles bien précises et efficaces (rapidité et stockage sont fondamentaux pour ses exigences), mais aussi comment la spécialisation d'un petit nombre d'ouvriers et de techniciens bien payés rend possible le fonctionnement du lieu principal du capitalisme, sans accrocs ni protestations.

Nous arrivons alors à un autre exemple qui nous concerne de plus près.

À Idomeni, en 2015, compte tenu de l'impossibilité de traverser la frontière, les immigrés firent une protestation, dont je pense nous nous souvenons tous, en bloquant les voies ferrées. Ce que les médias n'ont pas dit c'est que ce carrefour ferroviaire est fondamental pour les trains de marchandises qui arrivent du port du Pirée en Grèce et qui vont vers l'Europe du Nord. Nous pouvons dire que la police ne fut pas tant envoyée par le Ministère de l'Intérieur, mais plutôt par les patrons du port grec, c'est-à-dire par les chinois de l'entreprise Cosco Shipping. Derrière cette expulsion il y avait le colosse de l'électronique Hp, qui avait auparavant conclu des accords commerciaux avec la compagnie ferroviaire grecque Trainose et avec l'entreprise chinoise Cosco Shipping. Les marchandises qui ne purent pas passer par là durant ces quelques jours de blocage allèrent au port de Koper en Slovénie, causant alors des millions d'euros de dommages. D'autres multinationales du secteur technologique ont dû recevoir le message, et ce n'est que grâce à la violence policières que pu être rétabli l'ordre utile au mouvement des intérêts des patrons.

Selon nous, cet exemple est emblématique pour comprendre comment la logistique est structurellement fragile et qu'elle peut être interrompue par un grand nombre de personnes ou par un plus petit. Nous pensons qu'il n'est pas nécessaire de donner d'autres exemples de comment les exploités ont toujours utilisé le blocage comme moyen de lutte contre leurs exploités et leurs géôliers : l'histoire en est pleine.

Mais nous considérons qu'il faudrait développer et diffuser non seulement les histoires qui peuvent attiser la fantaisie de ceux qui veulent lutter, mais aussi la nécessité d'« amalgamer » certaines propositions d'interventions qui au cours des dernières années en Europe, et pas seulement, sont émanées du mouvement anarchiste.

Les histoires sont utiles, disions-nous, pour faire comprendre comment les patrons et l'État ont supprimé non seulement le sentiment d'appartenance à la communauté humaine en tant que telle, à sa fraternité et solidarité, mais aussi l'autonomie de sa propre vie. Autonomie et satisfaction de ses besoins qui, depuis l'époque du mercantilisme jusqu'au turbo-capita-

lisme d'aujourd'hui, ont été supprimées dans la mesure exacte de l'avancée du prétendu progrès. Une tout autre histoire à écrire est le libre-échange entre communauté autonome de biens essentiels à la survie et à la satisfaction des besoins humains, mais nous entrons là dans un autre sujet qui mériterait de plus vastes développements...

De notre côté nous trouvons la question de l'attaque contre les infrastructures d'un intérêt fondamental. Les analyses sur le rôle de l'énergie, des antennes-relais, des satellites, des fibres optiques et de la 5G sont toutes partageables. Dans certains Pays, l'élan des compagnons dans l'attaque de certaines structures technologiques a montré comment avec des actions on peut mettre à genoux une certaine branche répressivo-polluante-exploiteuse. Bien souvent nous partageons les analyses émanant au fil du temps de notre mouvement, nous les trouvons parfaitement en phase avec notre époque et surtout avec ce que nous vivons ces derniers mois. Sans le tissu technologique, la logistique ne fonctionne pas. Un système logistique comme le système actuel, qui est différent de celui d'il y a un siècle, est bien sûr plus complexe, moins autonome (par exemple, la locomotive à vapeur n'avait pas besoin d'un vaste réseau électrique, mais avait besoin de postes de ravitaillements fréquents pour se ravitailler en eau), dépendant d'une énorme infrastructure qui traverse notre territoire. Ce qui manque, selon nous, c'est un aperçu plus efficace du problème, plus ciblé et, pourrait-on dire, *bâtard*, en mesure de frapper les ganglions plus importants. Les hommes d'État le savent et s'y préparent. Si l'on veut faire en sorte que les géants des multinationales ne mettent pas les pieds dans les lieux où nous vivons, nous devons faire en sorte qu'ils trouvent un territoire sensiblement hostile, que le rapport « coûts-bénéfices » soit à notre faveur. Une de nos tâches est de se solidariser avec les exploités en lutte ici et ailleurs, de manière à véhiculer des propositions, à faire connaissance pour se reconnaître et se soutenir, parce qu'il est évident que sans internationalisme et solidarité concrète nous n'arrêterons pas ceux qui nous rendent malades et volent nos vies. La logistique et les infrastructures sont liées, nous le savons ; unir les luttes et agir de manière autonome est fondamental pour arrêter ces machines. Les investisseurs, les hommes d'affaires doivent s'en aller, ils doivent trouver de l'hostilité, ils doivent « pleurer » : et si l'on y parvient quelque part, cela servira d'exemple, de mégaphones pour les autres exploités subissant la même situation. Le temps est venu de devenir *contemporains* des nombreux lieux sur terre où la résistance est déjà vive. L'entrelacement entre mouvement spécifique et mouvement des exploités est fondamental non seulement pour s'organiser, mais aussi pour avoir les

connaissances nécessaires pour *frapper juste*. Penser à un nouveau *Jubilé*, réussir à imaginer, et mettre en pratique autant que possible les choses apprises dans les luttes passées et les renouveler dans la situation actuelle, élargir l'horizon des buts et la fantaisie dans les moyens. C'est le moment, plus que jamais, de prendre le large.







Sans le tissu technologique, la logistique ne fonctionne pas. Un système logistique comme le système actuel, qui est différent de celui d'il y a un siècle, est bien sûr plus complexe, moins autonome, dépendant d'une énorme infrastructure qui traverse notre territoire. Ce qui manque, selon nous, c'est un aperçu plus efficace du problème, plus ciblé et, pourrait-on dire, *bâtard*, en mesure de frapper les ganglions plus importants. La logistique et les infrastructures sont liées, nous le savons ; unir les luttes et agir de manière autonome est fondamental pour arrêter ces machines. Les investisseurs, les hommes d'affaires doivent s'en aller, ils doivent trouver de l'hostilité, ils doivent « pleurer » : et si l'on y parvient quelque part, cela servira d'exemple, de mégaphones pour les autres exploités subissant la même situation. Le temps est venu de devenir *contemporains* des nombreux lieux sur terre où la résistance est déjà vive. Penser à un nouveau *Jubilé*, réussir à imaginer, et mettre en pratique autant que possible les choses apprises dans les luttes passées et les renouveler dans la situation actuelle, élargir l'horizon des buts et la fantaisie dans les moyens. C'est le moment, plus que jamais, de prendre le large.

