

LE SINISTRE ROMAN NOIR DE LA DÉCADENCE SOCIALE MODERNE

(Technique relâchée et négligente - Gestion parasitaire et pillarde)

24 août 1956

Source : "Drammi gialli e sinistri della moderna decadenza, sociale", Il Programma Comunista n° 17/1956, 24 août 1956. Les événements évoqués dans les trois parties de cet article sont respectivement : le naufrage du transatlantique Andrea Doria à la suite d'une collision dans le brouillard au large de l'île de Nantucket (près de New York) le 26 juillet 1956; la catastrophe minière de Marcinelle (Belgique), survenue le 8 août 1956, qui fit 263 morts; l'annonce par le colonel Nasser de la nationalisation du canal de Suez le 26 juillet 1956.

L'Andrea Doria.

Avec la première application du moteur mécanique aux navires, et à plus forte raison avec la construction de coques en métal, on crut que la sécurité des voyages maritimes était désormais historiquement et scientifiquement garantie pour l'avenir. Or, après un siècle et demi de "perfectionnements" techniques, les chances de salut de celui qui prend un bateau sont relativement inférieures à ce qu'elles étaient avec les anciens voiliers en bois, jouets à la merci des vents et de la mer. Naturellement, la "conquête" la plus stupide est la vitesse, même si vers 1850 des bateaux à voiles spéciaux distançaient les vapeurs avec des écarts non négligeables pour celui qui jouait — déjà à l'époque — à la bourse des cotons entre Boston et Liverpool. Un voleur plus rapide est un voleur plus voleur, mais un crétin très rapide n'en reste pas moins un crétin.

Cependant l'époque des lévriers des mers est déjà derrière nous ; elle correspond à la période du premier après-guerre. Même avant, on en était déjà arrivé à des tonnages énormes : le Titanic, qui coula à pic en 1912, faisait 46000 tonnes. Il est vrai que sa vitesse lors du voyage inaugural au cours duquel il heurta le fameux iceberg n'était pas supérieure à 18 noeuds. En un demi-siècle, il n'y a eu parmi les paquebots français, anglais, allemands, italiens, que deux transatlantiques nettement au-dessus de 50000 tonnes; en effet, après la dernière guerre le plus fort tonnage a été celui de l'United States, avec 53000 tonnes. Les deux exceptions européennes sont les navires anglais Queen Mary, 81000 tonnes, et Queen Elisabeth, 84000 tonnes, mis en chantier avant la guerre et encore en service. L'United States a enlevé au Queen Mary le record de la traversée de l'Atlantique que celui-ci avait lui-même enlevé en 1938 au paquebot français Normandie, détruit pendant la guerre. Au cours de cette dernière période, les vitesses ont dépassé 30 milles à l'heure, c'est-à-dire 30 noeuds; l'Andrea Doria, le plus grand bateau italien de l'après-guerre, avec son jumeau le Colombo (le Rex d'avant-guerre jaugeait 51000 tonnes), ne faisait que 29000 tonnes, mais il avait une bonne vitesse.

On a donc arrêté la course aux gros tonnages, prélude aux grandes catastrophes, mais on a aussi arrêté

la course aux grandes vitesses, dont on nous a rebattu les oreilles, en Italie, pendant les vingt années de fascisme. La raison en est que celui qui est pressé dispose aujourd'hui de l'avion qui, avec un équipage réduit, ne fait pas passer de vie à trépas plus de cinquante personnes à la fois ; et la traversée par mer (avec le soleil et un temps presque toujours beau sur la route méridionale que l'on a choisie après la catastrophe du Titanic) est devenue surtout une distraction et un agrément. Les moteurs ultra-puissants qui permettent de faire filer comme des torpilleurs les monstrueux colosses et qui entraînent des dépenses énormes (pour gagner un mille à l'heure et quelques heures de traversée, il faut des centaines de milliers de chevaux en plus, ce qui accroît d'autant la consommation de combustible), ne sont plus du goût de la clientèle et coûtent cher aux compagnies. La logique conseille donc aujourd'hui de construire des navires de jauge et de vitesse moyennes pour des passagers qui, n'étant pas au tout premier plan dans le monde des affaires (économiques ou politiques !), ne sont pas obligés de prendre l'avion. Les journaux ont rapporté que les malheureux rescapés de l'Andrea Doria ne voulaient pas revenir en avion, trop avertis qu'ils étaient des bienfaits de la grande civilisation de la technique...

En outre, quand on n'y voit pas bien, et quoi qu'on dise des mérites du radar, mieux vaut ne pas aller trop vite, même aujourd'hui.

Mais là n'est pas la question centrale. Ce qui est en cause, c'est l'extrême fragilité de la coque de l'Andrea Doria : le Stockholm, qui le heurta, n'avait ni un poids ni une vitesse exceptionnels, quoi qu'on ait dit sur son éperon brise-glace qui, du point de vue mécanique, pouvait faire une brèche plus profonde, mais non provoquer une déchirure aussi énorme. Il est donc évident que c'est l'Andrea Doria qui s'est défoncé, probablement parce que toute son ossature, dans ses couples et dans ses membrures, était trop fragile. Un long segment longitudinal de la coque a dû se disloquer : on ne pourrait expliquer sinon que de nombreux compartiments étanches (qui étaient déjà fermés à cause du brouillard) aient cédé, ainsi que de nombreuses parties vitales : machines, réservoirs de mazout, etc.

La construction navale n'est pas le seul secteur où la manie de la technique moderne a pour objectif de faire des économies sur les structures en recourant à des profils légers sous prétexte que les matériaux utilisés, toujours plus nouveaux, ont une résistance miraculeuse. En fait, cette résistance est davantage garantie par une publicité éhontée et par les groupes de pression que par les tests des laboratoires bureaucratisés et des instituts officiels de contrôle. Comme pour la construction et les machines terrestres, le bateau que nous fournit la technique récente et évoluée est moins solide que celui d'il y a un demi-siècle. Le plus beau fleuron de la flotte italienne a donc donné de la bande et a sombré à une allure défiant toutes les normes et tous les calculs des experts. Il aurait pu y avoir des centaines et des centaines de victimes si la mer avait été agitée ou s'il y avait eu moins de navires dans les parages.

Mais il y a une autre raison — en plus des fausses économies réalisées par le constructeur — qui explique ce qui s'est passé. On sait que pour des motifs aussi nationalistes que démagogiques, l'État italien (nul n'ignore qu'après la Sainte Russie, c'est dans la vaticanesque Italie que l'on trouve la plus forte dose d'industrie "socialiste", même si Palmiro [Togliatti] n'est pas encore entièrement satisfait) était à la fois l'acheteur et le constructeur du navire : la compagnie de navigation Italia, tout comme les chantiers navals Ansaldo, appartiennent en effet à l'Irimare [1]. On sait aussi qu'en Italie l'acier coûte plus cher qu'ailleurs, de même que la main-d'oeuvre (le travailleur mange moins, mais la Sécurité sociale se remplit les poches). Si on l'avait commandé aux chantiers navals hollandais ou allemands, le bateau aurait coûté un quart moins cher, mais Togliatti aurait eu moins de voix. Les ingénieurs italiens avaient intérêt à lésiner sur l'acier, et ils reçurent l'ordre de le faire.

En revanche, on ne lésina pas sur le décor et le luxe. L'un des symptômes de la décadence mondiale de la technique, c'est que le décor l'emporte sur l'infrastructure. Toutes les civilisations sont passées par cette phase, de Ninive à Versailles.

De vieux marins grommelant sur les quais de Gênes l'ont dit aux journalistes : il y avait sur ce bateau

trop de salons, de piscines, de terrains de jeux, trop de ponts — eh oui! c'est ça la fameuse ligne, la silhouette élancée des navires italiens ! — trop de volume, trop de poids consacré à la partie morte de l'ouvrage, par exemple à cette espèce de demi " gratte-ciel » plein de fenêtres et éclatant de lumière, qui s'élevait au-dessus de la ligne de flottaison et où se pavanait la classe de luxe. Tout cela au détriment des oeuvres vives, c'est-à-dire de la coque qui est en contact avec l'eau, alors que c'est du volume et de la solidité de la coque que dépendent la stabilité du navire, sa capacité de flotter, de se redresser après les coups de vent, de résister aux coups de mer, aux chocs contre les montagnes de glace, et aux collisions éventuelles avec les bateaux de pays où l'acier coûte moins cher et où la technologie est peut-être moins vendue à la politique affairiste... jusqu'ici du moins.

Tout cela, marmonnent les vieux loups de mer, se fait au détriment de la sécurité. Luxe de pacotille ou sécurité des vies humaines transportées, tel est le dilemme. Mais un tel dilemme peut-il arrêter la Civilisation, le Progrès ?

Marcinelle.

Au moment où nous publions dans ces colonnes la série sur la Question Agraire et la Théorie de la Rente Foncière selon Marx [2] se produisit en Italie la catastrophe de Ribolla qui fit 42 victimes. A Charleroi, il y en a déjà plus de 250. La doctrine économique de la rente absolue et de la rente différentielle s'applique aussi bien à la terre cultivable qu'à l'extraction des matières premières du sous-sol, aux forces hydrauliques, etc. Ce n'est pas par hasard que l'on dit [en italien] « cultiver » [coltivare] une mine. Aussi avons-nous intitulé un paragraphe de l'exposé : Ribolla, ou la mort différentielle.

Dans l'économie du monde capitaliste, tous ceux qui consomment des biens qui sont offerts par la nature les payent plus cher que ceux qui sont produits par le travail humain. Pour ces derniers on paye le travail et une marge de plus-value que la concurrence, tant qu'elle existe, tend à réduire. Et la société bourgeoise les offre à ses membres à meilleur marché que les sociétés précédentes, peu manufacturières.

Les produits de la terre, au sens large du terme, sont payés par le consommateur en fonction du travail et du surtravail, mais ces derniers correspondent au cas du « terrain le plus mauvais ». Même dans ce cas, cependant, on ajoute un troisième terme : la rente, autrement dit la prime que reçoit celui qui a le monopole de la terre, le propriétaire foncier, qui est la troisième force de la société bourgeoise « modèle ». Le terrain le plus stérile dicte le prix du marché pour tous les consommateurs de denrées. Les propriétaires qui ont le monopole des terrains les plus riches ajoutent donc à la rente absolue, ou rente minimale, la rente différentielle, qui provient du fait que leurs denrées, vendues au prix général du marché, coûtent moins cher à produire.

Avec l'accroissement de la population et de la consommation, la société doit défricher les terres vierges et utiliser toutes les surfaces libres, fertiles ou stériles. La limite de l'étendue physique détermine le monopole, et les deux formes de la rente.

Aussi ardue que cette théorie puisse sembler à beaucoup, elle est un des pivots du marxisme, et seuls ceux qui ne l'ont jamais digérée peuvent croire que la doctrine de l'impérialisme est une adjonction au marxisme qui se serait soi-disant limité à la seule étude du capitalisme de concurrence. La théorie de la rente contient toute la théorie de l'impérialisme moderne, du capitalisme monopoliste, qui crée des "rentes" même dans les domaines où domine l'industrie, et que l'on peut donc désigner par le terme de capitalisme à profit plus rente et, comme dit Lénine, parasitaire.

Pour qui a bien compris la doctrine, il est clair que rien n'est changé si cette rente, que sa source soit traditionnelle ou extrêmement récente, passe à l'État, c'est-à-dire à la société capitaliste elle-même, organisée en machine de pouvoir : quand cela se produit, c'est pour sauvegarder les fondements de cette société, la marchandise, la monnaie et l'entreprise. Avant Marx, Ricardo avait déjà formulé cette proposition et Marx en a fait une critique complète et intégrale dès sa première formulation.

Les gisements de lignite de Ribolla sont parmi les plus pauvres, de même, en général, que les gisements d'anthracite belges; et là où il n'y a pas en prime la rente différentielle, comme dans les meilleures mines françaises, hollandaises, anglaises, allemandes ou américaines, le capitalisme n'aura jamais intérêt à se mettre en frais pour installer des équipements coûteux qui permettraient d'augmenter le rendement et d'assurer la protection des mineurs. D'autre part, l'économie actuelle ne peut pas se permettre de fermer ces mines, et celles-ci resteront dans l'état des mines que Zola a décrites dans *Germinal*, avec leur cheval blanc qui ne verra jamais la lumière du jour et qui dans un étrange langage communique dans les ténèbres avec les deux mineurs condamnés avec lui par la « société civile ». Le Progrès peut-il s'arrêter par manque de charbon ?

Maintenant qu'il existe une communauté supra-étatique du Charbon et de l'Acier, formée par les États qui ont nationalisé les richesses souterraines à l'instar de l'Italie et du fascisme, on arrive au monopole absolu, afin d'adjoindre à l'échelle des rentes différentielles, basses à Ribolla ou à Marcinelle, une rente de base absolue. Mais celle-ci ne suffira certainement pas pour payer de nouvelles installations : elle suffira tout juste, peut-être, pour mettre sur pied l'appareil affairiste-bureaucratique compliqué qui, lui, travaille au grand jour — si l'on peut dire !

Lorsque les câbles électriques des puits sont usés au point de provoquer un incendie, ce ne sont pas seulement les installations et les carcasses des hommes qui brûlent, mais aussi le charbon du précieux gisement — même s'il est peu rentable. Il brûle parce que les galeries creusées par l'homme lui apportent l'oxygène de l'air (c'est pourquoi on bouchait les galeries abandonnées par des murs de ciment). D'où, pour la technique, l'alternative suivante : envoyer de l'oxygène pour les mourants et leurs téméraires sauveteurs, ou fermer les ouvertures, étant donné que chaque tonne d'oxygène détruit environ cinq quintaux de charbon. Les mineurs ont crié, à l'arrivée des super-techniciens que l'on avait fait venir d'Allemagne : vous les avez appelés non pas pour sauver nos camarades, mais pour sauver votre mine ! Si les hurlements furieux des survivants n'avaient pas été trop menaçants, les choses auraient été très simples : on aurait bouché toutes les ouvertures !

Sans oxygène, tout s'apaise : l'oxydation du carbone, et la réaction analogue qui se produit à l'intérieur de l'animal-homme, et qu'on appelle la vie.

Cependant il y a encore autre chose — et ce ne sont pas des journaux révolutionnaires qui le disent. En vertu d'une ancienne tradition, qui est sûrement plus vieille que le système capitaliste lui-même, tant que le mineur n'est pas ressorti, mort ou vif, de la gueule sinistre de la mine, on continue de lui verser son salaire en entier, et même triple salaire. En effet le mineur n'est censé rester au fond que 8 heures, et s'il ne sort pas on suppose qu'il est en train de faire un autre poste. Lorsque le cadavre est ramené à la surface et reconnu, on arrête de compter les postes, et la famille ne perçoit plus qu'une pension, inférieure au salaire d'un seul poste. Il est donc de l'intérêt de la compagnie, qu'elle soit privée, nationalisée ou communautaire, que les corps soient remontés à la surface coûte que coûte. C'est pour cela, semble-t-il, que les femmes hurlaient : elles ne savaient même pas si les cercueils clos, sur lesquels on avait déposé quelques objets reconnaissables pour l'identification, contenaient des restes d'hommes ou du charbon.

Faites sortir tous les vivants, et bouchez pour toujours ces puits ! Cela, la société marchande ne pourra jamais le dire. Elle préfère s'enliser dans les enquêtes, les messes funèbres, les chaînes de fraternité, car elle ne connaît que la fraternité de la chaîne, les larmes de crocodile et les promesses législatives et administratives destinées à allécher d'autres sans réserves " et à les convaincre de quémander une place dans les cages lugubres des ascenseurs. Bravo pour la technique ! Il n'est pas facile de changer un système d'exploitation qu'on a suivi pendant si longtemps. Et la théorie de la Rente interdit que l'on ferme la dernière mine, la plus meurtrière : c'est elle qui dicte à cette société négrière et usurière le rythme dément de la sarabande mondiale du business carbonifère; et la limite géologique de ses horizons futurs, en se restreignant, le pousse encore davantage à l'économie de monopole, au massacre

du producteur et au vol du consommateur.

L'épisode sinistre de Marcinelle secoue les nerfs du monde. Pendant combien de postes, de huit heures en huit heures, les « disparus » du ventre de la terre, comme hier ceux des profondeurs de l'Atlantique, consommeront-ils une part de la richesse de cette économie bourgeoise civilisée qui, du haut de toutes ses chaires, proclame qu'elle avance glorieusement vers toujours plus de bien-être? Quand pourra-t-on les rayer des livres de paye et, après avoir prié pour eux une dernière fois, entreprendre de les rayer des souvenirs ?

Le Canal de Suez.

Le sang n'a pas coulé, et il était clair dès le premier abord qu'il ne coulerait pas, pour le troisième acte de la trilogie bourgeoise de la mi-août, qui a donné un petit air de drame à la plus stupidement fade des fêtes bourgeoises, ces » vacances », cette vacance, ce vide dans le vide d'un monde de constructeurs d'opérette et de spécialistes de l'arnaque.

Peut-on vraiment croire qu'un marxiste ait pu voir un seul instant en Nasser un nouveau protagoniste de l'histoire, et que le monde allait être mis sens dessus dessous à cause d'un simple geste, d'une idée audacieuse de ce nouveau César (ou Pharaon) en miniature ? Quel homme !

Il a infligé un camouflet à la France, à l'Angleterre et à l'Amérique avec un coup de génie : la nationalisation du canal! Simple effet d'une relève de la garde : du roi Farouk qui ne fouettait que des odalisques à un million de dollars, on est passé au simple colonel qui a su retrousser les jupes de Marianne et d'Albion.

En fait, il n'est pas nécessaire de voir en ce pauvre Nasser un trousseur historique pour comprendre le problème de Suez. Il suffit d'appliquer encore une fois la théorie de la Rente.

Le percement du canal de Suez fut encore une opération honorable, et même glorieuse si l'on veut, de la jeune bourgeoisie, égale à celles que le Manifeste Communiste éleva au ciel de l'épopée. Sans doute fut-elle l'une des dernières : lorsqu'on recommença avec Panama, on versa bien vite dans la pourriture et le superscandale, et la vieille Europe déposa les armes du Grand Lesseps et de ses techniciens de premier rang.

Lesseps était, paraît-il, saint-simonien, et l'idée du canal de Suez passa, dans le monde d'il y a un siècle, pour une idée socialiste. Elle enthousiasma les utopistes, et il est certain que la conception marxiste considérait de son côté les travaux entrepris par le capitalisme pour relier entre elles des contrées lointaines du monde comme des prémisses de la transformation socialiste de celui-ci. On a dit que l'idée remontait à Napoléon 1er, qui fit réaliser des études techniques, et aussi qu'elle avait été soutenue auparavant par le philosophe et grand mathématicien Leibniz. Ce n'est pas un hasard si Bonaparte avait commencé par l'Égypte dans sa tentative de détruire la suprématie maritime et impériale anglaise. Mais des civilisations encore plus anciennes avaient imaginé cette oeuvre : le pharaon Sésostris aurait même commencé à l'entreprendre et selon Hérodote 120 000 travailleurs auraient péri dans la tentative d'un autre Pharaon.

Les Califes arabes y renoncèrent par crainte d'ouvrir la voie aux flottes de Byzance. Après la découverte de la route des Indes au XVe siècle, les Vénitiens, ces précurseurs du Capitalisme moderne, firent une nouvelle tentative, mais les Turcs s'y opposèrent.

Les travaux durèrent de 1859 à 1868 et furent menés avec des capitaux français en majorité, et ottomans, au milieu de l'hostilité des Anglais. Il y eut de fantastiques hécatombes de travailleurs blancs et arabes. Les Anglais dénoncèrent comme de l'esclavagisme la réquisition par milliers des misérables fellahs, et Napoléon III arbitra une controverse à ce sujet. Les ingénieurs français de l'époque étaient des lutteurs, et pas seulement des affairistes : privés de leurs armées de travailleurs manuels [3], ils employèrent des machines gigantesques et menèrent à bien leur tâche. La concession accordée par le

gouvernement égyptien devait durer 99 ans à partir de l'inauguration du canal. Pendant cette période, l'Égypte devait percevoir 15 % des gains de la Compagnie. Il n'est pas utile de retracer encore une fois les exploits de l'affairisme et de l'agiotage international qui permirent de dépouiller les vice-rois d'Égypte, sujets du Sultan de Constantinople, de leur part d'actions; celle-ci passa, par divers chemins, au capital et au gouvernement — ou plutôt à la Couronne — britanniques.

Ce qui ne fut pas remis en question, c'est qu'il s'agissait d'une concession et que la propriété de l'ensemble de l'ouvrage, agrandi et perfectionné à , plusieurs reprises, devait passer en 1968, sans indemnité, au gouvernement du Caire.

Nous nous garderons bien de traiter la question du droit » dans cette lutte entre flibustiers et requins de haut vol. Ce qui nous intéresse, ce sont les concepts économiques. Le capital initial était de 200 millions de francs-or (ce qui représente environ 60 milliards de francs actuels [1956] et 100 milliards de lires italiennes).

D'après la valeur actuelle des actions, abstraction faite de leur baisse de 30 % après le décret de Nasser (qui a toutefois provoqué des rachats en Bourse au nouveau cours qui a suivi le décret), le capital de la Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez s'élèverait à 70 millions de livres sterling, soit 90 milliards de francs. Ces estimations ne tiennent pas compte du change : elles donnent en dollars, la première 200 millions, la seconde 250, et en lires italiennes respectivement, environ 120 et 150 milliards.

Au cours de la dernière année, les recettes de la compagnie ont été de 35 milliards de francs, avec un bénéfice net de 16 milliards, soit 45 % ! Mais Nasser évalue pour sa part ce chiffre d'affaires à 100 millions de dollars, soit 60 milliards de lires, nets !

Un bénéfice aussi élevé ne consiste pas uniquement en profit de capital industriel, déduction faite des amortissements, qui semblent correspondre aux énormes réserves financières que se sont constituées les dirigeants de la compagnie. Il ne s'agit pas d'une entreprise de production : les navires qui passent paient un droit de péage de 300 à 600 lires par tonneau, mais ne reçoivent en échange rien qui soit aliénable sur le marché : ils paient un service, et non des marchandises. Évidemment, les frais d'entretien, de surveillance, d'exploitation, d'administration du canal ne représentent qu'une part minime des recettes. La différence est une rente. Cette rente est une rente absolue dans la mesure où elle provient d'un monopole : le monopole que détient celui qui peut fermer les portes de Suez ou de Port-Saïd. De plus, c'est une rente différentielle dans la mesure où elle représente le coût de la navigation par l'itinéraire le plus mauvais : la route interminable par le Cap de Bonne-Espérance.

A qui revient cette rente? Au « propriétaire foncier » du terrain sur lequel fut creusé le canal, et dont le consentement était nécessaire pour ouvrir le premier chantier en 1859. Cette question de propriété devient pour Nasser une question de souveraineté. Cette terminologie n'a pour nous aucun sens. Pour nous marxistes, la rente revient à celui qui détient le monopole. Cette thèse n'est d'ailleurs pas antijuridique : dans la théorie classique du droit romain « la source de la propriété est l'occupation »; et c'est la même chose, depuis que le monde existe, pour la souveraineté politique.

Au vu de cette théorie, les Anglais sont des imbéciles, et Nasser aussi. Il y a quelques années encore, des troupes de surveillance anglaises stationnaient dans la zone du canal, pour le défendre. Et effectivement, durant les deux guerres mondiales, on ne laissa passer aucun navire allemand, ou appartenant à une nation alliée à l'Allemagne. Lors de la guerre d'Éthiopie, Londres pensa un moment fermer la porte; Mussolini eut alors son moment de bonheur : il fit du chantage aux Anglais en se déclarant prêt à attaquer la flotte de la Méditerranée. Il ne faudrait pas cependant croire que ce sont ceux qui savent jouer aux fous qui font l'histoire : le candidat à l'asile Nasser est encore à cent coudées au-dessous.

Les Anglais croyaient-ils pouvoir retirer leurs troupes tout en conservant la rente ? Et les Français le

croyaient-ils aussi ? Mais les plus fous sont encore les Égyptiens, qui misent sur la souveraineté en croyant de façon métaphysique que celle d'un pays minuscule pèse autant que celle de puissances gigantesques.

Il paraît que Nasser comptait sur la Russie, qui est précisément l'un de ces colosses. C'est bien pourquoi nous disons que c'est un crétin. A la veille de la conférence de Londres, et avant que Chépilov [4] se fût exhibé — événement grandiose — en queue-de-pie, les journaux ont raconté que les Russes, à leur XXe Congrès, auraient abandonné encore une autre des théories « erronées » de Staline : celle de la prédominance politique internationale des grands États sur les petits, et de la libération de ces derniers de leur situation de sujets, de satellites et de vassaux.

Pauvres petits États ! Mais cette théorie n'est pas une création de Staline, que Staline pourrait avoir la fantaisie d'abandonner ou que ses exécuteurs testamentaires pourraient retirer de la circulation ! Ce n'est pas le petit colonel du Caire qui peut la remplacer par une nouvelle théorie : celle de la sainte souveraineté des mini-États, fussent-ils grands comme un mouchoir de poche. Et ce qui est encore plus ridicule c'est de croire que l'Amérique serait tenue de respecter cette théorie qu'elle aurait elle-même proclamée, ou que la Russie pourrait faire de même, alors qu'elle est la championne du principe opposé, celui du gros poisson qui mange le petit.

C'est un fait, et une loi historique, que les grands États se partagent le monde comme ils l'entendent, par la guerre généralisée ou (sauve qui peut !) par la coexistence pacifique entre eux, les gros poissons, et que les petits États sont entre leurs mains simple pâte à modeler sur la carte du monde. Ce fait et cette loi dominent l'histoire depuis des millénaires, en Europe surtout depuis deux siècles et, d'une manière absolu-ment patente, dans les deux guerres mondiales, qui n'ont fait que détrôner certains Grands, comme le Japon ou l'Allemagne, et en ont fait apparaître de nouveaux, comme la Chine.

Nasser n'est pas allé à la conférence de Londres. D'accord. Mais si celle-ci lui fait peur, précisément, c'est parce que la Russie y participe. La Russie défend le même principe que les autres : elle se soucie comme d'une guigne de la « souveraineté » sur les rives de ces voies de passage d'importance mondiale, véritables noeuds du trafic international. Depuis qu'il n'y a plus un patron impérialiste unique, comme au temps où Albion se fraya une voie (pour nous ce n'est pas seulement la voie, mais la vie, répondit Mussolini) le long de la Méditerranée, et de toutes les Méditerranées, les maîtres du jeu, ce sont les trois ou quatre Grands de service, pour qui Nasser compte moins qu'un caporal. L'affaire de Suez, c'est eux qui la régleront — ou celui d'entre eux qui (dans vingt ans) gagnera la troisième guerre mondiale, et le fait que le petit Égyptien y aura participé dans le camp des vainqueurs ou dans celui des vaincus n'aura pas la moindre importance.

Hitler, par qui s'exprimaient des forces autrement sérieuses, fut amené sous leur pression à pousser ses pions jusqu'en Crète. Son objectif était Suez : Hitler (ou qui que ce soit pour lui) était arrivé à comprendre que l'objectif était plutôt Suez que Dunkerque, d'où il se retira. Les Grands ne se dévorent pas entre eux. Petit Nasser, patience ! Tu seras toujours de ceux qui sont mangés. A toi, vieille taupe !

Ces vingt années passeront-elles, et nous, petits animaux humains, consommateurs bernés et intoxiqués, producteurs d'efforts de plus en plus pénibles et inutiles, les laisserons-nous passer, suspendus à nos radios et à nos écrans, à écouter les radotages des techniciens, des experts, des spécialistes, des managers, des diplomates, des flibustiers et des aventuriers, sans rien apprendre, ou plutôt en oubliant de plus en plus ce que la classe ouvrière savait déjà à l'époque où on perçait le canal de Suez ?

C'est bien, c'est très bien que l'on perce dans les isthmes de formidables entailles (Suez reste le canal le plus long, sinon le plus complexe : 160 kilomètres, le double de Panama) et que le réseau des liaisons internationales ceinture et re-ceinture le monde mercantile du capitalisme de la coexistence, comme le filet du rétiaire immobilisait le gladiateur barbare en le mettant à la merci du coup de grâce. Un

prolétariat absent de la scène historique déchire aujourd'hui ses Internationales, mais le Capital est condamné à les reconstruire par -delà les mers et les continents. C'est bien, c'est très bien que les grands États soient peu nombreux et relèguent dans une obscure impuissance les petits, les plus nombreux, en les enveloppant dans cet autre filet, étouffant et inextricable, de la fausseté, du mensonge, de la fraude, de l'obscurantisme philistin et bigot, sous le masque de plus en plus puant et intolérable de la technique, de la science, de la philanthropie et du progrès vers le bien-être. C'est bien que les centres de cette école de superstition et de corruption soient en nombre toujours plus réduit, et de plus en plus visibles de tous les coins de la terre.

Tandis qu'ils nous abreuvent de fausses croyances avec leurs histoires de patries et toutes leurs religions, tandis qu'ils nous relisent avec un faux puritanisme et une obscénité blasphématoire les Bibles du Christ, de Mammon et de Démos, nous aussi nous pouvons répéter nos versets classiques et démontrer que bien avant le percement du canal, nous savions déjà que viendraient les vertigineuses concentrations de la richesse et du pouvoir, le totalitarisme impérialiste, l'oppression monopoliste, l'État de parti, la Sainte-Alliance des grands Monstres Capitalistes, rendue plus solide que jamais par chaque guerre mondiale. C'est bien la Dictature du Capital, du Militarisme, de l'Affairisme, du Fascisme, que bénissent en vain les Prêtres de toute confession. Ouvrons notre Bible !

« La Révolution va jusqu'au fond des choses. [...] elle n'avait accompli que la moitié de ses préparatifs, et maintenant elle accomplit l'autre moitié. Elle perfectionne d'abord le pouvoir parlementaire, pour pouvoir le renverser ensuite. Ce but une fois atteint, elle perfectionne le pouvoir exécutif, le réduit à sa plus simple expression, l'isole, dirige contre lui tous les reproches pour pouvoir concentrer sur lui toutes ses forces de destruction; et quand elle aura accompli la seconde moitié de son travail de préparation, le monde [chez Marx : l'Europe, la France de 1852...] sautera de sa place et jubilera : Bien creusé, vieille taupe ! [5] »

Les forces de la Révolution semblent se terroriser, et le grand Capital fait bombance au soleil. Mais nous qui ne sommes pas intoxiqués par l'alcool de l'idéologie bourgeoise, avec le radar historique de la doctrine marxiste — un radar sur l'écran duquel on ne lit pas de mensonges — nous avons retrouvé dans la brume des fonds marins de Nantucket, dans le limon amer des marais du désert arabe, nous avons retrouvé, accomplissant son oeuvre inépuisée, la Vieille Taupe, qui creuse la malédiction d'infâmes formes sociales et prépare leur lointaine, mais sûre, explosion.

Notes

[1] Société à capital d'État dépendant de l'I.R.I. (Istituto per la Ricostruzione Industriale).

[2] Il Programma Comunista n° 21/1953 à 12/1954.

[3] L'arbitrage rendu par Napoléon III en 1864 privait notamment la Compagnie du canal du droit de réquisitionner la main-d'oeuvre locale, octroyé dans la concession initiale par le Vice-Roi d'Égypte.

[4] Successeur de Molotov (limogé en 1956) comme Ministre des Affaires étrangères soviétiques.

[5] Marx, Le 18 Brumaire de Louis Bonaparte, Éd. J.-J. Pauvert, Paris, 1965, p. 346.