l'Humanité

INDUSTRIE Dunkerque, capitale du 1er Mai pour l'emploi P. 8

VENDREDI 2, SAMEDI 3 ET DIMANCHE 4 MAI 2025. | N° 24185. | 2,90 € | www.humanite.fr

LE JOURNAL FONDÉ PAR JEAN JAURÈS

l'Humanité

SUR LA PISTE DE L'ARMEMENT ISRAÉLIEN

Malgré le génocide en cours à Gaza et au mépris du droit international, armes et composants électroniques continuent d'affluer en Israël, exportés par des entreprises de défense et sans volonté de contrôle des États. Europe comprise. **P. 2**

IMAGINE PHOTOGRAPHER/GETTY IMAGE

l'Humanité *des débats*

Histoire L'adoption de la charte de l'ONU

Le 25 avril 1945 s'ouvrait la conférence de San Francisco, qui allait jeter les bases de la création des Nations unies. **P. 27**

Entretien «Le réalisme de Louis Aragon est le fil rouge de son art»

Le poète et critique littéraire **Olivier Barbarant** a réuni les essais de l'immense écrivain en « Pléiade ». **P. 24**

Agora 1944-1945 : restaurer ou refonder la République ?

David Chaurand, directeur de l'Institut CGT d'histoire sociale. **Michel Pigenet,** historien. **Gilles Richard,** historien et président de la Société française d'histoire politique. **P. 20**

BELGIQUE 3 € - MARTINIQUE, RÉUNION, GUADELOUPE 3,20 € - MAROC 36 MAD

M 00110 - 502 - F: 2,90 €

MARIE-NOËLLE BERTRAND

ÉDITORIAL
PAR LIONEL VENTURINI

En lambeaux

L'enseigne de prêt-à-porter Jennyfer – qui compte un millier de salariés – en liquidation judiciaire, idem pour Kaporal, ainsi que Clergerie, la dernière entreprise de chaussures de luxe de Romans-sur-Isère. Voilà les derniers en date d'une trop longue liste d'entreprises de l'habillement ou de la chaussure liquidées depuis le Covid : Pimkie, Comptoir des Cotonniers, Princesse Tam Tam, IKKS, Esprit, Camaïeu, Kookaï, Gap France, les chausseurs André, San Marina, Minelli… et au bout des milliers d'emplois détruits, des centres-villes laminés.

Ce lugubre inventaire toujours en cours relève d'un cocktail de difficultés détonnant, entre les nouveaux comportements de consommateurs depuis la pandémie, l'inflation qui pousse les ménages à effectuer de terribles arbitrages, ainsi que la hausse des prix de l'énergie, des matières premières ou des loyers. Le tout, sous la concurrence de l'« *hyper-fast fashion* », avec Shein ou Temu, géants du commerce en ligne chinois, auxquels il faut ajouter la nouvelle place de marché TikTok Shop, en plus d'Amazon. Au désastre social, ces géants ajoutent le précipice écologique, avec une explosion du transport par avion et des livraisons à domicile.

> Au désastre social, s'ajoute le précipice écologique, avec une explosion du transport par avion.

Le tissu se déchire et le gouvernement regarde les emplois s'effilocher, alors qu'il dispose d'un levier puissant : les marchés publics – près de 60 milliards d'euros chaque année. Ils peuvent être un facteur de relocalisation pour peu que changent les règles européennes, pour permettre un seuil garanti de production sur notre continent. On en est loin. Les députés ont certes voté en mars 2024 des mesures interdisant la publicité et un « malus » environnemental renforcé. L'UE a bien ouvert une enquête contre Shein en février, l'entreprise étant soupçonnée de fourguer des produits qui ne respectent pas toujours les normes européennes. En France, Amélie de Montchalin, ministre des Comptes publics et chargée des douanes, a sorti de sa poche mardi l'idée d'imposer des « *frais de gestion* » aux 800 millions de petits colis, exonérés de taxe douanière, en provenance de Chine chaque année. Toujours pour financer des contrôles de conformité aux normes. Pas pour en tarir le déferlement à la source et préserver les emplois en France. ■

L'Europe, zone de transit pour armer Israël

GUERRE Benyamin Netanyahou a besoin d'équipements militaires sophistiqués pour poursuivre son entreprise génocidaire à Gaza et intensifier la colonisation. Cette armada afflue par terre, air et mer, le plus souvent via le Vieux Continent et sans volonté de contrôle des États, malgré les 50 000 morts palestiniens dans l'enclave.

C'était en mai 2024. Josep Borrell, encore haut représentant de l'Union européenne pour les affaires étrangères et la politique de sécurité, se lançait dans des déclarations surprenantes venant de sa part. Sans doute parce que son mandat prenait fin quelques mois plus tard. « *Certains dirigeants disent qu'il y a de nombreux morts à Gaza, mais la question qui doit être posée est : combien de personnes doivent encore mourir ? Devons-nous attendre qu'il y ait 50 000 morts avant de prendre les mesures nécessaires pour empêcher plus de pertes ?* » Ce chiffre terrible de 50 000 morts a depuis été pulvérisé. La machine de guerre génocidaire israélienne n'a jamais été en manque de munitions, ni de matériel. Les livraisons se poursuivent à un rythme effréné, empruntant tous les chemins possibles et imaginables, par air, terre et mer. La chaîne des complicités est formée de plusieurs maillons, mais certains sont essentiels. Les armes doivent être fabriquées, fournies et bien évidemment acheminées à bon port avant d'être utilisées pour détruire toute trace palestinienne à Gaza.

Selon le Palestinian Youth Movement, une ONG transnationale regroupant des jeunes Palestiniens et Arabes, « *au cours de l'année écoulée, Maersk a expédié des milliers de tonnes de fret militaire vers Israël depuis les États-Unis* », des véhicules tactiques aux pièces pour chars blindés et systèmes d'avions et d'artillerie destinés au ministère israélien de la Défense.

Moller-Maersk, plus communément appelée Maersk, est un armateur mondial et la plus importante entreprise du Danemark. Le groupe est le deuxième plus grand armateur de porte-conteneurs du monde. Mais derrière la face belle et lisse de cette entreprise, et surtout à l'intérieur des conteneurs que transportent ses navires, une autre image apparaît, celle d'un livreur de matériel militaire à Israël. Le 25 février, une manifestation à laquelle participait Greta Thunberg s'est déroulée devant le siège de la compagnie, à Copenhague, pour mettre fin à ce fret. Un rassemblement réprimé à coups de matraques et de gaz lacrymogène par la police. Cela n'a pas empêché Zen Donen de présenter, lors d'une assemblée des actionnaires de Maersk dont elle fait partie, une résolution demandant au groupe de cesser de transporter du matériel militaire et des armes vers Israël. Elle était soutenue dans cette démarche par plus de 70 ONG, dont Amnesty International, Oxfam Danemark et ActionAid.

Si les actionnaires ont sans surprise rejeté la résolution, cette action a permis de (re)mettre en lumière ces activités occultes du groupe, même si les dirigeants de Maersk s'en défendent. Le transporteur a expliqué mener une « *politique stricte consistant à ne pas expédier d'armes ou de munitions vers les zones de conflit actives* », assurant ne jamais avoir transporté ni armes ni munitions dans le cadre de son contrat avec le gouvernement américain. « *Nous menons des vérifications renforcées, en particulier dans les régions touchées par des conflits actifs, notamment Israël et Gaza, et adaptons régulièrement cette vigilance au contexte en évolution* », a-t-il certifié.

Pourtant, en mai 2024, un porte-conteneurs de l'armateur s'est vu refuser l'entrée du port espagnol d'Algésiras

MOSKAB ELSHAMY/AP

Tanger (Maroc), le 20 avril. Des manifestants protestent contre l'amarrage d'un cargo Maersk, aux cris de « Pas d'armes génocidaires dans les eaux marocaines ».

au motif qu'il aurait à son bord des armes pour Israël. Depuis le printemps 2024, en effet, l'Espagne refuse aux navires transportant une cargaison d'armes à destination de ce pays l'autorisation d'accoster. *« Cependant, il semble que Maersk ignore sciemment cette décision, plus de 944 de ses 2110 expéditions destinées à l'armée israélienne ayant transité par le port d'Algésiras après la date de cette annonce »*, affirme le Palestinian Youth Movement, qui poursuit : *« On ignore si le gouvernement espagnol est au courant de cette situation ou s'il dispose de procédures pour des mesures d'application supplémentaires. »*

LES HOUTHIS DU YÉMEN ONT CIBLÉ PLUSIEURS FOIS LES BATEAUX DE MAERSK DANS LE DÉTROIT D'ADEN

Maersk est également dans le collimateur de DeclassifiedUK, un site d'investigation britannique, qui expliquait le 4 avril que *« le géant danois du fret maritime A.P. Moller-Maersk transporte discrètement du matériel d'équipement d'avions de combat vers Israël »*. Declassified, qui travaille en partenariat avec The Ditch, un autre site d'investigation, irlandais, précisait début avril : *« Les données indiquent comment les marchandises de l'usine 4 de l'US Air Force à Fort Worth sont transportées vers le port de Haïfa, en Israël, sur deux porte-conteneurs Maersk entre le 5 avril et le 1er mai, puis une société distincte les acheminera par voie terrestre vers la base aérienne de Nevatim. »* L'usine Air Force Plant 4 est une installation appartenant au gouvernement américain et exploitée par Lockheed Martin, le principal entrepreneur du consortium international. Celui-ci produit les avions F-35, conçus pour l'attaque au sol et les missions de supériorité aérienne, financés et réalisés par une dizaine de pays de l'Otan auxquels est associé Israël. Ces composants de F-35 sont acheminés sur la base israélienne de Nevatim, près de Beer-Sheva, d'où partent ces avions furtifs pour bombarder Gaza. Les Houthis du Yémen ont ciblé à plusieurs reprises les bateaux de Maersk dans le détroit d'Aden.

Évoquant *Maersk Detroit* et *Nexoe Maersk*, des dirigeants ont reconnu que ces bateaux incriminés *« transportent des conteneurs contenant des pièces détachées pour F-35. Cependant, ces expéditions sont destinées à d'autres pays participant au programme F-35. Dans le cadre de la construction de la coalition pour le F-35, Maersk Line Limited transporte régulièrement des pièces détachées entre les pays participants, dont Israël, où sont fabriquées les ailes du F-35. Ces expéditions sont toutefois effectuées pour le compte de fournisseurs, et non du ministère israélien de la Défense. »* Ce qui, en soi, ne prouve rien quand on sait que l'industrie de la défense, en Israël comme ailleurs, n'est plus seulement entre les mains des États. Des compagnies privées (dont Elbit Systems en Israël) en tirent d'énormes profits et il est difficile de tracer les volumes de production ainsi que leurs destinations. Les différentes pièces sont fabriquées dans plusieurs pays puis expédiées là où elles seront finalement assemblées, souvent aux États-Unis, avant d'être réexpédiées via l'Europe et la Méditerranée.

Depuis 2024, l'Espagne refuse aux navires avec une cargaison d'armes vers Israël l'autorisation d'accoster.

Parti le 5 avril du port de Houston (Texas), *Maersk Detroit*, le premier navire, a fait escale à Casablanca (Maroc) le 18 avril, puis le 20 à Tanger où l'attendaient des milliers de Marocains venus protester aux cris de : *« Le peuple veut l'interdiction du navire »*, *« Pas d'armes génocidaires dans les eaux marocaines »*. Ils ont également appelé à la fin de la normalisation entre le Maroc et Israël, actée fin 2020 en échange

l'Humanité
VENDREDI 2, SAMEDI 3 ET DIMANCHE 4 MAI 2025.

de la reconnaissance par Washington de la *« souveraineté marocaine »* sur le Sahara occidental. Le second navire, *Nexoe Maersk*, dans lequel était transbordée la marchandise, devait par la suite faire escale à Fos-sur-Mer (Bouches-du-Rhône). Alertés, les dockers CGT sont intervenus. *« Maersk a mis à disposition le manifeste du navire et l'ensemble des conteneurs a été contrôlé. Rien à signaler, ni armes ni pièces »*, a fait savoir le syndicat. Difficile en l'absence de preuves tangibles d'aller plus loin, même si les dockers réaffirment *« militer pour la paix et l'arrêt du génocide »*. Le *Nexoe Maersk* se trouve maintenant dans le port de Haïfa et doit appareiller bientôt pour l'Égypte.

« LES DONNÉES OFFICIELLES NE DISENT RIEN DES LIVRAISONS FRANÇAISES VIA D'AUTRES PAYS »

Il reste que des armes partent bien vers Israël. Ainsi, The Ditch affirme que *« quatre entreprises irlandaises fournissent des pièces détachées au principal fournisseur d'armes de l'armée israélienne »*, à savoir Elbit Systems, dont le siège social est à Haïfa. Des pièces très certainement plus difficiles à détecter comme composants d'armements. C'est le cas des adhésifs UV Optimax, livrés par Novachem, basé dans le comté de Meath. Le 11 mars, Powell Electronics, basé dans la ville irlandaise de Kildare, a expédié des marchandises décrites comme des « connecteurs » sur les bordereaux d'expédition à l'usine Cyclone d'Elbit Systems à Karmiel, au centre de la Galilée. Cette usine fabrique des pièces pour les avions de chasse F-35 et F-16.

Paris a envoyé 100 000 pièces pour des fusils-mitrailleurs susceptibles d'être utilisés à Gaza.

Une enquête publiée par le site Disclose et le journal *Marsactu*, le 25 mars 2024, a affirmé que la France avait envoyé, à la fin du mois d'octobre 2023, au moins 100 000 pièces de cartouches pour des fusils-mitrailleurs susceptibles d'être utilisés à Gaza. En septembre 2024, Fabien Gay, sénateur communiste, interrogeait le ministre français des Affaires étrangères sur les ventes d'armes opérées par la France à Israël en 2023 et 2024. Il rappelait à cette occasion : *« L'existence d'un risque génocidaire plausible à Gaza, reconnu par une haute instance internationale, oblige désormais expressément l'ensemble des États, qui sont notamment tenus de cesser tout export d'armes, de matériels ou de technologies militaires vers Israël. »* Le gouvernement français, poussé dans ses retranchements, devait finalement avouer procéder à des exportations, mais que *« celles-ci ne sont autorisées que dans un cadre strictement défensif »*.

« Les données officielles ne disent rien, par exemple, des livraisons d'armes d'entreprises françaises via d'autres pays », fait remarquer l'Observatoire des multinationales. *« C'est ainsi qu'un capteur sensoriel produit en France par Exxelia avait été retrouvé parmi les débris d'un missile qui a tué trois enfants en 2014 à Gaza. »* Le syndicat CGT de l'entreprise STMicroelectronics Crolles indiquait dans une lettre adressée aux *« camarades syndicalistes de Palestine »*, en date du 11 décembre 2023 : *« Nous n'avons pas aujourd'hui d'éléments sur la présence de puces fabriquées dans nos usines dans l'armement israélien qui frappe avec tant de violences le peuple palestinien. Mais cela reste possible. »*

Tout est effectivement possible, même et surtout l'impensable. The Ditch a identifié six vols cargo de la Lufthansa qui transportaient des composants essentiels pour les avions de combat F-35 de l'armée israélienne à travers l'espace aérien souverain irlandais en avril, mai, juin et juillet 2024.

Rien ne dit que cela ne continue pas. Surtout pas les cris d'orfraie poussés par les gouvernements européens. En secret et sans aucun contrôle des peuples, ils continuent à laisser les canaux ouverts, alimentant ainsi Israël dans son entreprise génocidaire à Gaza.

PIERRE BARBANCEY

Un soldat israélien dans la vieille ville d'Hébron, en Cisjordanie, le 4 janvier. MOSAB SHAWER/MIDDLE EAST IMAGES/AFP

« La France viole ses engagements internationaux »

Paris ne respecte pas le traité sur le commerce des armes approuvé par les Nations unies en 2013, note **Benoît Muracciole**, président d'Action sécurité éthique républicaines. Le texte interdit tout transfert vers des États responsables de crimes contre l'humanité.

ENTRETIEN

La France continue-t-elle à livrer des armes ou des composants à Israël ?

Le gouvernement français a affirmé en mars respecter tous les traités signés sur le commerce des armes. Le ministère des Affaires étrangères a clairement indiqué *« que les matériels exportés vers Israël ne sont pas des armes proprement dites, mais des composants élémentaires »*. Le gouvernement reconnaît donc exporter du matériel au gouvernement israélien et de violer ses engagements internationaux dont l'article 6 du traité sur le commerce des armes (TCA), approuvé en 2013 par l'Assemblée générale des Nations unies. Le paragraphe 3 est clair. La France doit cesser tout transfert d'armes qui *« pourraient servir à commettre un génocide, des crimes contre l'humanité, des violations graves des Conventions de Genève de 1949 »*. Chaque pays ayant ratifié le TCA a l'obligation de cesser ses exportations vers des États impliqués dans des crimes de guerre, des crimes contre l'humanité ou un potentiel génocide. Des situations que plusieurs rapports ont documentées dans les territoires palestiniens occupés. Le gouvernement français contrevient à cet accord et aux signatures d'autres traités internationaux sur la prévention de génocide par exemple. Pourtant, le président français s'est prononcé en octobre contre les livraisons d'armes à Israël. Mais l'absence de transparence ne nous permet pas de savoir si les paroles sont suivies d'actes. Il a déjà menti sur la guerre au Yémen.

Quel texte contrôle les exportations d'armes de la France ?

Elles sont définies à la fois par la position commune de l'Union européenne et par le TCA qui définit une liste de matériel de guerre. Les autorités françaises sont également signataires de l'arrangement de Wassenaar, en 1996, sur le contrôle des exportations d'armes conventionnelles, de matériels de guerre et de biens et technologies à double usage (civil et militaire). Ce forum multilatéral permet de promouvoir la transparence, les échanges de vues et d'informations, ainsi qu'une plus grande responsabilité dans les transferts d'armes. La seule obligation faite aux États est de notifier les transferts d'armes et de matériel de guerre et de biens à double usage. Avec plusieurs associations nous avons lancé en 2024 une action visant à stopper les transferts d'armes de la France vers Israël en demandant de suspendre la licence ML3 (munitions, pièces détachées et composants) auprès du premier ministre, Gabriel Attal, et nous avons saisi le tribunal administratif. Nous attendons la date pour la cour d'appel.

Comment lutter contre l'opacité sur les exportations d'armes ?

Normalement, les autorités doivent rendre tous les ans, en juin, un rapport au Parlement sur les exportations d'armement de la France. Si cela a eu lieu en 2024, cela n'a pas été le cas en 2023. Faute d'informations suffisantes, la société civile ne peut pas agir correctement. Il existe 22 catégories, assez peu détaillées, ce qui nous empêche de savoir véritablement de quel type de matériel il s'agit. Mais la mobilisation citoyenne et celle des ONG comme BDS, France-Palestine, Stop Arming Israel nous permet d'être informés et de lancer des actions. Les dockers, les douaniers nous aident également, comme en 2020, à Cherbourg, avec le blocage du cargo *Bahri Yanbu*.

ENTRETIEN RÉALISÉ PAR VADIM KAMENKA