

L'an dernier, ce furent les premières vagues de licenciements chez Talbot, les journées chômées multipliées dans l'ensemble du groupe PSA (fusionnant Peugeot, Citroën et Talbot). L'année 81 commence avec de nouvelles annonces de licenciements chez PSA, et Renault à son tour est touché: le chômage dit "technique" vient là aussi frapper les ressources des travailleurs et les préretraites prévues en masse vont venir accé-

léler la réduction des effectifs déjà bien entamée par les suppressions d'emplois initiaux, le non remplacement des départs en retraite, les licenciements dans la sous-traitance.

La production et les ventes sont en baisse ou stagnent pour les deux groupes dont les dirigeants multiplient les déclarations menaçantes.

UNE SEULE VOIE : LA LUTTE

Ainsi au fil des mois l'ensemble des travailleurs de l'automobile se trouvent confrontés à une attaque de grande envergure conduite par le patronat et le gouvernement. Elle menace un grand nombre d'emplois, les salaires, les droits acquis par les luttes passées, et en même temps les organisations elles-mêmes que s'est construite dans ce secteur, la classe ouvrière.

Pour les monopoles qui détiennent toutes les clés de l'économie de ce pays, pour l'Etat à leur service et le gouvernement qui en tient aujourd'hui les rênes, il s'agit de restructurer une industrie qu'ils ont conçue de longue date comme un moteur, un pôle de développement de l'économie toute entière, une des grandes sources de profit pour leur Capital. Et cela, à un moment où cette industrie, à l'échelle du monde, est secourue par une vaste crise dont des centaines de milliers d'hommes, jetés au chômage dans la dernière période, aux USA, en Angleterre ou ailleurs, payent déjà les premières grandes secousses. En même temps, il s'agit pour eux d'affaiblir au maximum la classe ouvrière en jouant du chômage, des divisions, du racisme, qu'ils entretiennent et cultivent; il s'agit de saper ses organisa-

POUR DES OBJECTIFS CLAIRS ET CONFORMES

AUX INTERETS DE LA CLASSE OUVRIERE

Mais comment y parvenir, alors que jamais les divisions n'ont été aussi profondes parmi les travailleurs et leurs organisations, accentuées jour après jour sur chaque problème, qu'il s'agisse des immigrés (particulièrement nombreux dans l'automobile et souvent première cible de la politique patronale), ou des propositions politiques, des stratégies des uns et des autres, en période d'élections présidentielles qui plus est.

Pour l'heure, en ce qui concerne les organisations syndicales, il est clair que la direction confédérale CFDT ne place guère au centre de ses préoccupations la lutte dans l'automobile; certains de ses responsables prenant publiquement leur parti des licenciements, conséquence de la restructuration en cours, et se contentant de vouloir

en débattre les modalités avec gouvernement et patronat « au mieux des intérêts des travailleurs ». Le tout récent congrès de la FGM — très directement concernée — n'a pas lancé d'ordre de bataille dans ce domaine. Y a prévalu l'orientation qui, il y a deux ans (au moment de la restructuration et de la lutte dans la sidérurgie), conduisit Chérèque à rester à la table de négociations quand les CRS matraquaient à Denain, et la CFDT à signer une convention sociale qui n'a rien apporté de bon aux sidérurgistes et à leur lutte de l'avis même de ceux-ci dans la CFDT.

La CGT elle, s'affirme décidée à jeter dans la bataille toutes ses forces; les initiatives qu'elle prend en témoignent d'ailleurs.

... UNE CONFRONTATION

APPROFONDIE DES POINTS DE VUE

Les choses en sont là; il y a donc lutte à mener pour l'unité, pour rassembler le maximum de forces. Une lutte qui ne saurait être tranchée par quelques discours, ni par l'affirmation par chacun de son bon droit: il faudra des efforts prolongés, la confrontation vigoureuse et rigoureuse des points de vue, des examens approfondis des faits (et cela du point de vue des intérêts de la classe ouvrière), qui infirmeront ou confirmeront inévitablement tel ou tel point de vue.

LA CRISE : ANARCHIE DE LA PRODUCTION OU SOUS CONSOMMATION ?

En système capitaliste, pour chaque capitaliste (chaque trust de l'automobile dans la branche automobile) il s'agit de produire le maximum de marchandises au moindre coût et dans le moins de temps possible. Introduire les perfectionnements techniques appliqués par ses concurrents, en

mettre au point lui-même, rechercher par tous les moyens l'accroissement de ses possibilités de production (afin d'en réduire le coût), c'est sa seule préoccupation. Et s'il ne le fait pas, la concurrence le voue à la disparition. Cette logique du capitalisme, cette véritable « production pour la produc-

AUTOMOBILE POUR LA RIPOSTE

- Contre les licenciements.
- Contre l'aggravation des conditions de travail.
- Pour un statut, des salaires, des classifications identiques pour tous les travailleurs de l'automobile (filiales, sous-traitance, intérimaires, sous contrat).
- Pour la réduction du temps de travail sans perte de salaire.
- Pour l'abaissement de l'âge de la retraite.
- Pour les libertés syndicales, pour la dissolution des milices et soi-disant syndicats (style CSL) patronaux.

La lutte pour l'emploi dans l'automobile : un enjeu pour toute la classe ouvrière

Unir français et immigrés

Un travailleur de l'automobile sur 3 est immigré. Dans la région parisienne 1 sur 2. Tout ce qui divise français et immigrés, affaiblit la lutte pour l'emploi. Un seul mot d'ordre : Français-immigrés, égalité des droits !

Unir ceux de Renault et ceux de PSA

281 000 travailleurs dans les usines de construction automobile : une grande force à rassembler. Une nécessité aussi : fini le temps des grèves-bouchons. Les patrons se sont donnés les moyens de poursuivre la production dans d'autres usines. Il faut pouvoir leur faire échec.

S'unir avec ceux de la sous-traitance

Pour réaliser plus de profits, abaisser les salaires, licencier plus facilement, faire face aux luttes, PSA et Renault ont développé la sous-traitance.

S'unir avec ceux des entreprises d'équipements automobile

178 000 travailleurs dans ce secteur : une grande force à rassembler autour des usines automobiles. Eux aussi sont gravement menacés.

Unir ceux de France et ceux de l'étranger

Renault exploite 60 000 travailleurs à l'étranger, PSA 85 000. Contre le même patron, mener le même combat.

S'unir autour des travailleurs de l'automobile pour défendre l'emploi

1 000 000 de personnes travaillent directement pour la production automobile. 2 208 000 ont un emploi lié à l'automobile.

tion», guidée par la loi du profit (et non par la satisfaction des besoins des travailleurs), rend impossible toute planification de la production, engendre tôt ou tard un appareil de production démesuré.

215 000 voitures excédentaires pour Fiat en 1980; un appareil de production qui tourne à moins de deux tiers de ses capacités aux USA : c'est la crise de surproduction. Faute de moyens, les travailleurs ne peuvent acheter toutes les voitures produites; les capacités de production dépassent les possibilités d'absorption du marché. La

concurrence en devient d'autant plus vive; pour y faire face, chaque trust se lance d'autant plus dans des opérations de concentration, modernisation de son appareil de production, dans une politique d'austérité (c'est-à-dire d'exploitation renforcée) pour les travailleurs. Tous se précipitent avec d'autant plus de vigueur sur les mêmes zones de marché (où s'écoule la plus grande masse de cette production).

La cause profonde de la crise, c'est l'anarchie de la production capitaliste, inhérente au système capitaliste lui-même.

LE DEVELOPPEMENT INEGAL

Tant que le système est capitaliste, qu'ils soient privés ou nationalisés, les trusts obéissent aux mêmes lois (la loi du profit), suivent les mêmes tendances.

Certes, selon les conditions de leur développement, ils se trouvent en plus ou moins bonne posture par rapport à des conditions générales qui varient: leur développement est inégal. Ainsi, les trusts américains, particulièrement orientés dans la production de gros modèles, se sont trouvés plus vulnérables sur le marché mondial (y compris leur marché intérieur) quand les pays du Tiers monde producteurs de matières premières (pétrole en particulier), ont arraché

un réajustement de leurs prix.

En France, Renault a été en pointe quant à l'installation d'unités de production dans des pays à main d'œuvre à plus bas prix, dans son attaque (et sa percée) sur le marché américain etc... Ces "avantages", ils les a acquis sur le dos des classes ouvrières d'autres pays. De France aussi, où la Régie a d'ailleurs été en pointe dans le domaine du développement de la sous-traitance, de l'utilisation des intérimaires etc... mais par lequel ses dirigeants ont contourné le statut plus avantageux obtenu par la lutte, par une classe ouvrière mieux et plus solidement organisée.

NATIONALISER

UN OBJECTIF POUR LA LUTTE ?

La nationalisation ou le contrôle par le gouvernement (par prise de participation), tant que l'Etat reste capitaliste, peuvent-ils constituer des solutions, des objectifs pour la lutte des travailleurs?

Ce qui compte, ce qui a compté chez Renault, ce n'est pas son caractère nationalisé, c'est le degré, la force d'organisation des travailleurs, qui leur a permis d'arracher de meilleures conditions pour la vente de leur force de travail.

La nationalisation dans le cadre capitaliste n'est qu'une forme collective de propriété par la classe bourgeoise (par l'intermédiaire de son état), des moyens de production. Et en système capitaliste, que peut-être la « coopération efficace » (préconisée par la PCF) entre sociétés publiques françaises de l'automobile? Sinon de nouvelles concentrations dont on sait les conséquences sur l'emploi notamment? Ou le

renforcement de la coopération PSA-Renault préconisée par le PS?

Par contre, dès que sera renversé le pouvoir de la bourgeoisie, mis en place le pouvoir de la classe ouvrière, (dès que sera instauré le socialisme), la nationalisation, l'appropriation par le peuple, sera immédiatement nécessaire, et envisageable, la planification de la production, en fonction des besoins du peuple, en fonction des besoins des pays du Tiers monde pour leur développement. Ces besoins du peuple ne seront sans doute pas du genre "deux voitures par famille": le système capitaliste a en effet engendré lui-même une consommation de voitures individuelles (au détriment des transports en commun), dont les encombrements dans les villes ou la fermeture des gares en campagne sont des contreparties négatives, que la classe ouvrière au pouvoir aura sûrement à cœur d'effacer.

NOUVEL ELAN DE LA PRODUCTION ?

MODERNISATION ?

RELANCE DE LA CONSOMMATION ?

REDUCTION DES IMPORTATIONS ?

Il est tout à fait juste de lutter pour défendre le pouvoir d'achat des travailleurs, mais non pas dans l'espoir de résoudre ainsi par l'accroissement de la consommation, une crise dont nous avons vu que la cause profonde est l'anarchie de la production capitaliste.

Il est également juste de combattre contre la dégradation des conditions de travail dont la modernisation aux mains du patronat est justement toujours l'occasion. Ni la modernisation (ni la lutte contre), ne peuvent être un objectif pour les travailleurs. Le progrès technique ne pourra réellement être à leur service que dans le cadre du socialisme. Sous le capitalisme, ils doivent toujours en combattre les effets négatifs: suppression d'emplois, accroissement des cadences.

Quant à « produire français », cette proposition du PCF prend plusieurs aspects: la lutte pour réduire les importations, tout en soutenant l'effort d'exportation Anicet Le Pors (économiste du PCF), en fait un objectif de l'action des travailleurs dans son livre « Marianne à l'encan », ainsi que Georges Marchais dans « L'espoir au présent ». Mais n'est-ce pas une attitude qui, prise à leur compte par les ouvriers des différents pays, les entrainerait à s'unir à ceux qui les exploitent contre les concu-

rents étrangers? Et à tourner le dos à une solidarité internationale entre les travailleurs de l'automobile, contre les trusts qui mènent contre eux des attaques analogues?

Un deuxième aspect, c'est lutter pour mettre fin aux investissements à l'étranger, « pour la fabrication prioritaire des composants et équipements en France », (dans le programme pour l'automobile du PCF). Mais n'est-ce pas là, tourner le dos à la solidarité avec les victimes dans le monde des monopoles français, risquer d'entraîner les travailleurs à se féliciter d'une fermeture d'une usine PSA en Angleterre ou Renault en Argentine?

Les propositions du PS de reconquête du marché intérieur à partir du pôle Renault-Peugeot, de protection du marché européen face au Japon, elles sont sensiblement du même ordre, et prévoient « la mise en place d'une politique sociale », la négociation des réductions d'horaires au niveau européen etc... sans la mobilisation des travailleurs. Les responsables du PS se placent ainsi sur le terrain de la bonne marche des affaires automobiles, de candidats à la gestion de ces affaires...

Autant de voies qui ne peuvent permettre aux travailleurs de l'automobile de mettre en échec la politique patronale.

Gilles CARPENTIER