

Les licenciements

QUI VEUT LA FIN, VEUT LES MOYENS!

Les licenciements qui viennent d'être prononcés chez Renault attirent l'attention de l'ensemble de la classe ouvrière. En effet, Renault, longtemps considéré comme l'avant-garde, puis comme une usine « pilote », joue un rôle déterminant dans l'épreuve de force engagée par le gouvernement. De l'issue de la bataille dépend en grande partie le sort des travailleurs. Pour cela, d'une part il faut se débarrasser de certaines conceptions erronées sur les capacités du capitalisme à procurer un avenir meilleur et exiger des organisations ouvrières une politique de lutte effective contre ce capitalisme. Il faut renouer, plus que jamais, avec les traditions de lutte de classes et avoir une perspective gouvernementale.

Ce sont ces exigences, qu'inconsciemment ont les travailleurs de chez Renault, et qu'il convient d'éclaircir.

IL N'EST PAS DE BON CAPITALISME

Depuis 1953 nous assistons en général, mais en particulier en Europe et en France, d'abord à une reprise économique jusqu'en 1955, puis à une stabilisation de 1955 à 1958, puis à une instabilité relative faite de relances et de récessions depuis la fin 1958. Nous avons en son temps expliqué les raisons de cette reprise : modernisation de l'outil de travail (bâtiments, aciéries, méthode d'extraction, parc à machines...), accroissement des fabrications militaires, extension des biens d'équipement (énergie atomique, marine, électricité...), extension des biens de consommation (électro-ménager, automobile...) grâce à l'accroissement du marché intérieur favorisé par une diminution des prix de revient (série), l'élévation du pouvoir d'achat et la pratique du crédit. En même temps, le capitalisme français a montré dans les dernières années ses ambitions avec le développement du marché commun et la conquête de marchés à l'étranger, y compris aux U.S.A.

Mais la caractéristique essentielle de ces trois dernières années demeure, en France, l'essor de l'industrie automobile qui fait vivre en France plus de quatre millions de gens. Il convient de signaler que si les années 58, 59 et 60 ont accusé des baisses dans le domaine de l'appareil électroménager ou de la machine-outil, l'automobile n'a subi que de légères baisses saisonnières car les exportations sont en croissance constante et seul le marché intérieur fluctue dans des limites assez faibles mais, là encore, convient-il d'expliquer que les exportations ne sont que conjoncturelles et correspondent à une crise aux U.S.A., lesquels ont acheté des petites cylindrées (Dauphine) en France en attendant de mettre en vente ses propres chaînes mais que sur le plan des exportateurs réduits, la France se trouve éliminée par l'Allemagne et la Grande-Bretagne qui ont des prix de revient plus faibles. L'industrie automobile française se trouve dans une impasse et comme elle est extrêmement importante dans l'économie française, celle-ci se trouve à son tour, de ce fait, en difficulté. C'est dire que les travailleurs français ont mangé leur meilleur pain dans le cadre de cette extension économique.

Il s'est trouvé cependant des économistes bourgeois et petits-bourgeois qui ont cru aux possibilités du capitalisme. Il est un fait que leur théorie est inachevée et incomplète car elle devait, en l'état actuel de l'organisation de la société, déceler un point de saturation des marchés à l'échelle de leur conception, et par là, inévitablement, ils devaient conclure à la crise.

Analysant uniquement la période ascensionnelle de l'économie et une partie de sa stabilisation (53 à 57), ils ont conclu que le capitalisme pouvait tolérer une répartition de

la plus-value réalisée, d'une part sous forme d'élévation du pouvoir d'achat avec tout ce qui en découle, et d'autre part, sous forme d'investissements. Cette théorie simpliste renouait par moment avec celle des « abondancistes » dont on attend encore la vérification. Il est vrai, en apparence, que la part répartie est de loin la plus grosse et que remise dans le circuit elle favorise un accroissement de la production, donc une élévation de l'économie nationale, mais il demeure que la part capitalisée reste concentrée et renforce en même temps le régime. Le gouvernement gaulliste, de ce point de vue, est allé plus loin en apportant une aide directe de l'Etat dans les investissements privés. De là à conclure au « capitalisme d'Etat » si cher aux « néo-capitalistes » il n'y a qu'un pas. Seulement voilà, il subsiste l'épithète « capitalisme » d'une part, et d'autre part, l'accroissement temporaire de l'augmentation du revenu national a été durant ces années trop élevé (de l'ordre de 6 %), et il en est résulté un déséquilibre entre le cadre capitaliste de l'économie et les possibilités. Il est évident qu'un accroissement des investissements de l'ordre de 2 % aurait été plus stable dans le temps mais n'aurait fait que différer les difficultés économiques. Celles-ci, d'ailleurs, ont déjà été retardées par des injections au moment des récessions, par un stockage important de la production...

Où diable est donc ce développement harmonieux prévu par ces bons réformistes à la courte vue? Evidemment, on peut pallier la crise en fabriquant de l'armement, en donnant des milliards pour la force de frappe; mais qu'y a-t-il au bout? Evidemment, ce sont tous de « bons coexistants pacifiques » et cette alternative paraît impossible. Ce qu'il fallait exiger, en même temps, pour aboutir à un résultat partiel, c'était : l'arrêt des dépenses improductives (guerre d'Algérie...) qui favorisait à long terme un équipement assuré (équipement, écoles, routes, recherches...), réduction des horaires de travail, de façon à maintenir légèrement croissante la productivité, diminution des bénéfices (prix compétitifs et suppression du conservatisme), augmentation du pouvoir d'achat... Autrement dit, il fallait changer la nature du capitalisme, encore que cela soit insuffisant et que, seule, sa destruction permettra de résoudre ces tâches transitoires.

MAIS LA C.G.T. ET LES AUTRES QU'ONT-ILS FAIT ?

C'est là une question bien embarrassante. Certes, le P.C.F., la C.G.T. ont davantage dénoncé les « néo-capitalistes » plutôt que proposé autre chose. Au contraire, dans la pratique, ils ont exploité leur théorie. Ne sont-ils pas partie prenante dans les accords d'entreprise si généreusement proposés par le patronat en quête de main-d'œuvre et soucieux de l'équilibre social, pour mener à bien ses plans? Ils ont vu, effectivement, pour le prolétariat, la possibilité de grignoter une partie de la plus-value, et de là tout découle, l'orientation de pression depuis 1953 et la non assistance dans les débordements d'août 1953, de septembre 1955 (Saint-Nazaire...) de 1957... orientation qui préconisait la particularisation, la décentralisation, les revendications limitées particulières..., laissant ainsi toute initiative à l'ouvrier en face de son patron, et sa police. Il faut quand même rappeler que c'est chez Renault que fut conclu, en 1955, le premier accord, contre la volonté des militants et des ouvriers. Il faut insister aussi sur le fait qu'il n'y a plus eu de grève dans cette entreprise. Solution de facilité, mais quelle tranquillité que ces 2 %, ce petit pour cent par-ci par-là, qui tombe sur la seule conclusion d'une commission de « vie chère ». Pen-