

MARCHE INTERIEUR TROP FAIBLE EN FRANCE

Si dans cette situation, les économies allemandes et anglaises trouvent une compensation ou une stabilisation, si l'économie italienne qui vient de gagner une bataille des prix est très dynamique (+ 50 % en 1960), l'économie automobile française a peu de perspectives.

Déjà, Renault a dû comprimer son personnel.

Fin de 1.200 contrats provisoires en mai-juin 1960, 1.930 licenciements en décembre 1960 à Billancourt, 710 à Flins et 390 au Mans.

Mais ces mesures s'avèrent insuffisantes et elles doivent se compléter de trois jours chômés pendant les trois premiers mois de 1961 et de quatre jours en avril.

Par ailleurs, Panhard envisageait 300 licenciements à Paris et 104 à Reims courant janvier.

De son côté Chausson demandait, début février, à 150 ouvriers de signer leur départ volontaire.

Sans être pessimiste, ces mesures doivent être considérées comme un commencement et doivent amener la classe ouvrière à réagir, car la baisse d'activité de l'automobile n'affectera pas les seuls travailleurs de l'auto mais toutes les industries annexes. En France, pour 170.000 travailleurs chez les fabricants, près d'un million de personnes travaillent chez les fournisseurs nécessaires à l'automobile qui absorbe 24 % de la production nationale de tôle mince, 87 % du plomb, 50 % du caoutchouc, 53 % des pièces en aluminium coulé, 4 % des matières plastiques et 5,3 % de la production des textiles.

Ce recul de l'industrie automobile trouvera son prolongement dans de nombreuses industries, y compris dans le fonctionnement de l'Etat auquel elle rapporte, à elle seule, quelques 1.400 milliards de francs légers.

Si à ce jour, le taux de chômage en France reste parmi les plus bas des pays capitalistes développés, il se pourrait qu'une modification intervienne.

Indépendamment des composantes traditionnelles qui affectent l'économie capitaliste, l'économie française, traditionnelle, porte en elle les raisons de ce recul, en particulier, par le fait que certains de ses aspects limitent le marché intérieur.

En premier lieu, les prix de vente sont trop élevés, non à cause de la main-d'œuvre mais surtout à cause de l'organisation et des bénéfices très élevés. Renault actuellement peut se permettre de stocker près de 80.000 véhicules, c'est-à-dire d'immobiliser un capital de quelques 35 milliards. Une comparaison avec les investissements (15 milliards dans les trois dernières années) donne une idée de la rentabilité de l'outil de travail.

Ensuite, l'automobiliste est trop considéré comme une vache à lait. Les taxes s'ajoutent aux impôts. Le prix de l'essence est, de loin, le plus élevé en Europe. Ajoutons à cela la spéculation sur les assurances, les garages... et le tableau sera peu reluisant.

Enfin, le réseau routier est inadapté, saturé et en évolution si lente (1.800 km d'autoroute prévus en quinze ans) que l'on désespère de pouvoir un jour rouler autrement que sur trois files, surtout avec la configuration centralisée des secteurs vitaux du pays.

Par ailleurs, une critique défavorable sur la qualité pourrait être faite en comparaison avec d'autres fabrications étrangères, et la France ne devait en partie qu'à la protection de ses barrières douanières de maintenir un marché de fabrication française. Disons que cette situation se modifie... dans un sens défavorable pour elle avec la mise en route du Marché Commun et l'apparition de Fiat.

QUE FAIRE ! LES REMEDES...

Lors des licenciements de chez Renault en novembre 1960, nous avons montré comment une action plus dynamique aurait contraint le gouvernement et le patronat à reculer. Nous disions la nécessité de faire de Renault le champ de la lutte contre les licenciements car la classe ouvrière ne pouvait admettre une défaite qu'elle paierait très chère ensuite. Cette bataille n'a pas eu lieu et les résultats chez Panhard et Chausson se passent de commentaires. Dans cette conjoncture d'apathie, au lendemain d'un référendum renouveau velant la confiance à De Gaulle, il est très difficile de démarrer une lutte d'ensemble.

Certes, c'est le procès des organisations qu'il faudrait faire car elles portent une large part de responsabilité. Mais elles peuvent encore intervenir en secouant leur appareil. Leurs permanents doivent intervenir à la porte des entreprises pour unifier toute la classe ouvrière derrière quelques mots d'ordre.

Parmi ceux-ci, les 40 heures sans diminution du pouvoir d'achat. Certes, les ouvriers de chez Renault font moins de 40 heures mais toute la différence c'est qu'ils les subissent au lieu de les avoir imposées. Dans ces conditions l'horaire peut encore baisser et sera le révélateur non d'un succès mais d'une défaite.

Si en novembre, pour faire face à la situation Renault, nous pouvions parler de la nécessité d'une « stratégie des luttes », aujourd'hui il faut aller plus loin. Après une analyse très superficielle des tendances, des causes de la crise dans l'automobile, il faut s'attaquer à l'infrastructure du pays et en finir avec l'intégrationnisme au régime et le réformisme rendu possible et partiellement rentable par les années de « choux gras ». L'exemple Renault est significatif. C'est là où l'opportunisme est allé le plus loin (accord, fond de régularisation, primes substantielles...) que les frais sont les plus lourds.

Oui, il faut mettre en avant, audacieusement, la question du pouvoir et d'un programme de transition comprenant en premier lieu la paix en Algérie, la planification et la nationalisation, avec contrôle ouvrier, des secteurs vitaux de l'économie, la réduction des horaires de travail...

Ce programme, c'est aux militants de le mettre en avant, et pour ce faire, partir des programmes adoptés par les organisations dirigeantes de la classe ouvrière, pour les critiquer, les remettre en discussion, proposer des transformations.

A la C.G.T., le programme soumis au Congrès fédéral des « métaux » de Lille courant novembre ; au Parti Communiste, le programme soumis au XV^e Congrès, le débarrasser de ses chimères — suppression de l'armée et de la police... — pour le clarifier et le préciser dans ses aspects économiques — en particulier la nationalisation sans indemnisation. Au moment où un climat de discussion va renaître dans ce Parti avec l'affaire Servin-Casanova, à l'exemple du Comité de section de St-Denis-Pleyel, il faut poser comme objectif la lutte contre le pouvoir gaulliste et son remplacement par la force politique la plus vitale du pays : la classe ouvrière.

Jusqu'à ces derniers temps, nous pouvions nous poser la question : Mais comment utiliser un programme même si juste soit-il ? La réponse vient d'outre-Quévain. Les travailleurs belges, en particulier ceux du Borinage, qui sont les plus menacés, ont montré l'exemple. Débarrassée de ses traits chauvins — qui sont le fait de la direction du mouvement — cette lutte est un exemple exaltant qui servira pour de futures luttes.