

CONFERENCE UNITAIRE DE L'AUTOMOBILE

Depuis longtemps, les signes d'une « récession » s'étaient manifestés dans un certain nombre de secteurs de l'économie, particulièrement dans la construction navale, l'industrie automobile et le secteur minier. Ces signes de la « récession » étaient masqués par le développement rapide des industries chimiques et électroniques, et plus généralement, par l'expansion de tous les secteurs intéressés par la militarisation de l'économie. C'est avec la grève des mineurs en mars 1963 que les difficultés économiques du régime gaulliste apparurent plus clairement. En même temps que renaissait la combativité ouvrière était mise à nu toute une série de tares de l'économie capitaliste moderne : d'une part l'écart énorme existant entre les salaires des secteurs les moins « rentables » (au sens capitaliste du terme) et ceux des secteurs avancés, et, d'autre part, la lente augmentation du pouvoir d'achat comparée à l'accroissement important de la productivité du travail alors que cet accroissement ne s'accompagnait pas d'une réduction sensible du temps de travail ; depuis 1949, la productivité du travail a augmenté de 90 % environ, la production industrielle de 109 % mais le pouvoir d'achat du salaire horaire n'a augmenté que de 15 %.

Outre le « plan de stabilisation », la fin de l'année 1963 et le début de 1964 ont été marqués par une vague de licenciements : dans les mines de fer, après fermeture de puits déclarés « non rentables » ; dans l'industrie de l'outillage, sous prétexte d'un manque de commandes ou de décentralisation (RBV, Ernault Somua) ; dans la construction navale après fermeture de chantiers (à noter que le problème de Nantes et Saint-Nazaire s'est étendu à Port-de-Bouc et la Seyne ; dans l'industrie automobile enfin, du fait des difficultés croissantes à écouler les stocks. C'est le cas de Peugeot et de Simca ; ce dernier cas n'a pas fait grand bruit, les licenciements ayant touché essentiellement des travailleurs étrangers, généralement non organisés.

Les réductions d'horaires dans l'industrie automobile ne constituent que la suite de la vague de licenciements du début de

l'année. Pour en établir les causes il n'est pas inutile de comprendre la situation de ce secteur important de l'industrie. Il faut tout d'abord constater un très net ralentissement des exportations à destination des États-Unis et vers les pays nouvellement indépendants, coloniaux ou semi-coloniaux ; cela est valable tant pour la France que pour les autres pays de l'Europe des Six. En ce qui concerne les voitures particulières, les exportations françaises vers les pays sous-développés ont diminué de 1960 à 1962 de près de 23 %, et pour les véhicules utilitaires de 19,5 %. Au niveau du Marché Commun, on remarque que la suppression de certaines barrières douanières a favorisé les échanges entre les pays membres, mais cela n'a pas pour autant accru le marché intérieur de l'Europe des Six : ce marché reste stable ; il en découle une diminution du rythme de croissance de l'industrie automobile qui devient incompatible avec l'augmentation des investissements. En France les investissements de l'ensemble de l'industrie automobile ont augmenté de 8,7 % de 1959 à 1960 et de 12,4 % de 1960 à 1961 ; pour les mêmes périodes, les investissements de Simca ont augmenté, respectivement, de 29,1 % et de 45 %. Il en résulte un accroissement des capacités de production alors que le marché de la voiture neuve tend à se rétrécir : l'accroissement des immatriculations était de 27 % en 1962 par rapport à 1961 et de 14 % en 1963 par rapport à 1962. En même temps la part dans les immatriculations des voitures importées ne cessait de croître : 9 % en 1961, 10 % en 1962 et 12 % en 1963. Le début de l'année 1964 a vu s'aggraver les difficultés de l'industrie automobile. De ce fait le parc automobile français regorge de voitures dont la vente n'est pas assurée à brève échéance.

La « récession » dans l'industrie automobile a entraîné les réductions d'horaire : dans certains cas des licenciements ont été pratiqués, notamment aux « Camions Bernard » à Bagnoux où 150 ouvriers se trouvent sur le pavé, et chez Simca, où le personnel étranger est touché exclusivement avec la promesse... de rembauche dans les 6 mois. Mais ce n'est pas la

pratique en générale et la réduction d'horaire est la mesure qui touche finalement l'ensemble des travailleurs de l'automobile.

On peut alors se demander pourquoi les difficultés de l'industrie automobile n'ont pas donné lieu à une seconde vague de licenciements ? C'est qu'il s'agit pour le patronat de faire un repli ordonné ne permettant pas l'éclatement d'une crise grave. Une augmentation des licenciements créerait une importante armée de travailleurs de réserve et si une telle armée peut être utile au patronat elle n'en constitue pas moins un danger sérieux : ce serait la fin du mythe de l'expansion dans la stabilité ; ce serait aussi le point de départ de conflits sociaux très graves, très compromettant pour la stabilité du régime. Les capitalistes ont à craindre qu'un lien s'établisse entre les différents fronts de lutte de la classe ouvrière : pour les reconversions dans la Loire-Atlantique, pour la réduction du temps de travail dans la plupart des secteurs, pour l'augmentation des salaires dans les mines et le secteur public. Le recours aux réductions d'horaires est, pour les capitalistes, le moyen le moins mauvais pour limiter les effets de la « récession » ; il s'agit finalement de faire supporter les frais de la crise à toute une corporation plutôt qu'à un petit nombre de travailleurs. On pourrait dire que, quantitativement, la « récession » garde son ampleur, mais qualitativement ses effets sont atténués.

Il n'en demeure pas moins que c'est la classe ouvrière qui fait les frais de l'opération. La réduction du temps de travail n'est pas acquise sans réduction de salaires, ce qui constituerait une victoire du mouvement ouvrier : c'est le patronat qui prend l'initiative, et la responsabilité de la défaite revient en premier lieu aux stratégies des directions syndicales qui manquèrent de revendiquer le retour aux 40 heures durant les périodes de plein emploi et spécialement pendant la guerre d'Algérie. La réduction d'horaires avec perte de salaire, c'est le fruit amer d'un statu quo que le patronat rompt le premier.

Mais la situation nouvelle n'est pas désespérée. Il s'agit de prendre les capitalistes à leur propre jeu, et pour cela il est nécessaire de rendre les réductions d'horaire irréversibles.

Cela veut dire qu'il faut organiser la lutte pour un retour général aux 40 heures et déborder le patronat en le contraignant à supprimer totalement les heures supplémentaires obligatoires : (dans bon nombre d'entreprises le contrat d'embauche précise que la durée hebdomadaire du

travail est de 45 ou 48 heures). La lutte pour l'abolition des heures supplémentaires obligatoires ne peut être séparée, évidemment, de la lutte pour l'augmentation des salaires. Retour aux 40 heures hebdomadaires sans perte de salaire, augmentation du pouvoir d'achat sont les objectifs justes que l'on peut se fixer aujourd'hui.

La lutte pour la semaine de 40 heures — étape vers celle de 35 heures qui est à l'ordre du jour de notre époque pour tous les pays industriellement avancés et que revendique maintenant le Conseil des Trade Unions britannique — cette lutte ne peut pas être menée à bien au travers de luttes partielles, catégorielles, limitées à de courts débrayages dispersés. Il s'agit d'un de ces objectifs essentiels qui ne pourra être atteint que par une action concertée, organisée, jetant tous les travailleurs — car tous sont concernés — dans l'action.

Aujourd'hui, il peut sembler à certains que cela ne les atteindra pas. Il peut sembler, en particulier, à des mensuels, que la réduction du temps de travail n'aurait par pour eux des conséquences sur leur salaire. En fait, les menaces de récession pèsent sur tous, et les conditions les plus favorables au succès sont celles du moment où le processus ne fait que commencer et où le patronat ne peut pas encore lock-outer avec profit.

Mais comment agir ? Pour commencer, les ouvriers des entreprises touchées, celles de l'automobile, doivent exiger des directions syndicales, l'organisation de conférences de branche, régionales, puis nationales, qui préparent l'action coordonnée dans l'unité syndicale.

Le problème aujourd'hui dépasse d'ailleurs le cadre français. Le Marché commun, lui aussi, doit être retourné contre ceux pour qui ce n'est qu'un instrument de surprofit et de surexploitation. Pour faire plier nos magnats de l'automobile, il faut non seulement unir les actions des travailleurs de Simca, de Panhard, de Renault, etc., mais aussi trouver la voie de la lutte commune avec ceux de Fiat et Volkswagen. Si les travailleurs de l'automobile devenaient l'exemple d'une telle union pour l'action, ils ouvriraient bien vite la voie de l'unité syndicale, par l'union d'action, et se replaceraient à l'avant-garde d'une nouvelle époque d'offensive ouvrière générale.

Une fois encore, le choix est entre subir le diktat de la bourgeoisie qui veut nous mettre au régime des vaches maigres, ou réinventer les formes d'une action ouvrière concertée qui ouvre la perspective de toutes les victoires.

ANTOINE VALLON.

A propos de la mort de THOREZ et de TOGLIATTI

“Je n'oublie pas”...

A quelques semaines d'intervalle, les chefs des deux plus grands partis communistes d'Europe occidentale meurent. A cette quasi coïncidence purement accidentelle, a été donnée par tout le monde une valeur de symbole politique de la plus grande importance. La mort de ces deux hommes marque, en effet, la fin d'une période.

Togliatti était le plus ancien des dirigeants vivants des Partis communistes, son ancienneté étant même plus grande que celle de Mao Tse Tung. Thorez était également un des plus anciens dirigeants du mouvement communiste. L'un d'origine ouvrière, l'autre de formation intellectuelle, tous deux appartenaient à ces jeunes générations de la première après-guerre qui, au sein des vieux partis socialistes, s'étaient tournées vers la Révolution d'Octobre pour rénover le mouvement ouvrier souillé par la trahison social-démocrate de 1914. Tous deux, dans l'enthousiasme de leur jeunesse, s'étaient orientés vers le bolchevisme.

Ils connurent, certes, des sorts différents pendant toute une période. Il y avait, en outre, des différences importantes dans le caractère et le comportement de ces hommes, Togliatti montrant plus de souplesse que Thorez, bien qu'il ne faille pas exagérer la chose comme nombre de commentateurs l'ont fait : Thorez sut plus d'une fois faire preuve de souplesse, et Togliatti ne manquait, également pas de dispositions bureaucratiques.

Mais, une chose essentielle rapproche, unit même, Thorez et Togliatti. Chez tous deux, les capacités, la place acquise dans leur parti respectif, furent utilisées pour mettre les organisations qui avaient été créées pour préparer et diriger la révolution prolétarienne au service de la bureaucratie soviétique lorsque, sous la direction de Staline, elle mit la main sur l'Etat soviétique et sur l'Internationale communiste. Ce ne fut pas une opération aisée.

Thorez et Togliatti eux-mêmes ne jouèrent pas ce rôle sans être passés par des hésitations et des réticences. En 1924, Thorez diffusait le Cours Nouveau de Léon Trotsky dans la Fédération du Pas-de-Calais dont il était le secrétaire ; encore, en 1928, dans les coulisses du 6^e Congrès de l'Internationale il faisait entendre ses ré-

serve sur la théorie du « socialisme dans un seul pays ». Togliatti à ce même congrès était lié à Boukharine, et c'est en pleine marche, pourrait-on dire, qu'il sauta de la voiture de celui-ci quelques mois plus tard, quand Staline écrasa l'Opposition de droite en URSS et dans l'Internationale communiste.

Ces vieux dirigeants du mouvement communiste n'étaient nullement ignorants des crimes de Staline ; ils savaient aussi à quoi s'en tenir notamment sur la politique de la « troisième période » et ses conséquences fatales en Allemagne en 1933. Mais l'un et l'autre s'étaient faits les instruments volontaires de la bureaucratie soviétique, l'un et l'autre étaient devenus des staliniens avant tout parce qu'ils avaient perdu confiance dans les capacités révolutionnaires de la classe ouvrière.

Dans les années d'après-guerre, des divergences s'étaient manifestées entre Thorez et Togliatti mais elles restaient dans le cadre même de leur fidélité commune à la bureaucratie soviétique. On a aussi souligné ce qu'il y avait de symbolique dans le fait que tous deux sont morts non dans leur propre pays mais en Union soviétique ou en route pour l'Union soviétique.

Mais, par dessus ces différents, par dessus les divergences qui se développaient entre eux quant à leurs positions dans le conflit sino-soviétique, ils avaient un point fondamental commun : ils avaient renoncé en fait à la révolution prolétarienne et n'envisageaient d'autres voies vers le socialisme que les voies pacifiques. Pour l'un comme pour l'autre, ce n'était pas seulement une conception, ils avaient effectivement donné à la bourgeoisie l'assurance dans les faits que les

partis qu'ils dirigeaient ne constituaient plus pour elle une menace révolutionnaire.

Les masses travailleuses ne l'ont pas encore compris malheureusement. Le plus grand nombre d'intellectuels petits-bourgeois qui gravitent à la périphérie du mouvement ouvrier se trouvaient par conséquent dans l'impossibilité de saisir le rôle historique d'un Thorez et d'un Togliatti, d'où de nombreuses sottises comme celles prononcées par Sartre tant à propos de Thorez que de Togliatti.

Mais les éléments les plus clairvoyants de la bourgeoisie de France et d'Italie avaient apprécié très exactement ce rôle, ils n'avaient pas oublié la situation à la Libération et l'immense service que Thorez et Togliatti leur avaient rendu. Vingt ans plus tard, c'est tout à fait publiquement qu'ils ont exprimé leur reconnaissance devant les cercueils de l'un et de l'autre.

Il est indispensable de reproduire la lettre que de Gaulle envoya à l'un des fils de Thorez, lettre dont il autorisa la publication :

« J'adresse à vous-même et aux vôtres mes sincères condoléances dans le deuil qui vous frappe par la mort de votre père. Pour ma part, je n'oublie pas qu'à une époque décisive pour la France, le Président Maurice Thorez — qu'elle qu'ait pu être son action avant et après — a, à mon appel et comme membre de mon gouvernement contribué à maintenir l'unité nationale. Veuillez croire, Monsieur, à ma considération distinguée. »

« Je n'oublie pas qu'à une époque décisive... ». Il n'est pas exact que Thorez répondit à l'appel de de Gaulle. Car c'est sur Staline que Thorez comme Togliatti s'alignèrent, agissant conformément aux engagements pris par Staline à Yalta,

Téhéran et Potsdam envers les impérialismes américain et britannique. Le résultat fut le sauvetage de l'Etat et de l'économie capitalistes en Europe occidentale.

La lettre de de Gaulle ne fait que résumer ce qu'il exprima beaucoup plus explicitement dans le tome de ses mémoires, intitulé Le Salut :

« Compte tenu des circonstances d'antan, je considère que le retour de Maurice Thorez à la tête du parti communiste peut comporter actuellement plus d'avantages que d'inconvénients... »

« ...Dès lors qu'au lieu de la révolution, les communistes prennent pour but la prépondérance dans un régime parlementaire la société court moins de risques... »

« Quant à Thorez, tout en s'efforçant d'avancer les affaires du communisme, il va rendre en plusieurs occasions service à l'intérêt public. Dès le lendemain de son retour en France il aide à mettre fin aux dernières séquelles des « milices patriotiques » que certains parmi les siens s'obstinent à maintenir dans une nouvelle clandestinité. Dans la mesure où le lui permet la sombre et dure rigidité de son parti il s'oppose aux tentatives d'empiètement des comités de libération et aux actes de violence auxquels cherchent à se livrer des équipes surexcitées. A ceux — nombreux — des ouvriers, en particulier des mineurs, qui écoutent ses harangues, il ne cesse de donner pour consigne de travailler autant que possible et de produire coûte que coûte. »

(Le Salut, pp. 100-101.)

Je n'oublie pas, dit de Gaulle : la bourgeoisie italienne elle aussi n'oublia pas que Togliatti lui rendit de 1943 à 1948 le même service, qu'il fit même accepter par

(Suite page 4.)