

Sans reprendre toute la politique de l'Etat en ce domaine, rappelons tout de même que c'est la Régie qui inaugura en 1955 la série des accords contractuels, repris ensuite par tout le patronat sous la forme, notamment, des fameux « contrats de progrès ». Cette politique contractuelle n'a qu'une seule fonction : « faire cesser la lutte des classes » (sic), c'est-à-dire paralyser l'action revendicative. En échange d'aumônes plus ou moins substantielles, le patronat espère acheter sa tranquillité en achetant les travailleurs. En effet, face à la concurrence inter-capitaliste, la bourgeoisie ressent de plus en plus la nécessité de programmer ses coûts de production sur une période assez longue, c'est-à-dire de planifier les augmentations de salaire en fonction de l'essor prévisible de l'entreprise ; le but est évidemment d'éviter toute grève inopportune. Pour cela le patronat préfère accorder à froid, dans le cadre d'accords contractuels, quelques miettes, espérant ainsi calmer les travailleurs, pour ne pas être obligé d'en accorder plus à chaud.

Pour la bourgeoisie, cette politique d'intégration de la classe ouvrière par des contrats signés entre gens « responsables » dans une atmosphère « détendue » est une nécessité *vitale*.

On comprend mieux alors, que deux mois seulement après la signature de l'avenant Renault du 19 février, le conflit ait pu prendre pour le gouvernement et le patronat une valeur de test. Ce qui est remis en question dans la grève Renault, ce sont les capacités de la bourgeoisie française d'endormir sa classe ouvrière au moyen de cette politique de participation mise patiemment en place. Voilà pourquoi le conflit a pris immédiatement une ampleur nationale ; voilà pourquoi le gouvernement Chaban a choisi la non intervention, accélérant ainsi le durcissement. Un échec pour lui à Renault, plus particulièrement, est la preuve concrète que la classe ouvrière n'est pas disposée à se laisser intégrer et que ses capacités de résistance à toute atteinte à ses intérêts sont intactes.

Il a donc choisi la carte de la fermeté au risque de durcir le climat social. Peut-être a-t-il sousestimé la combativité des travailleurs de la Régie, et en même temps, surestimé les capacités de reprise en main de leurs troupes par les bureaucraties syndicales, peu désireuses de voir le conflit s'envenimer ? De toutes façons, la leçon immédiate qu'a tirée la classe ouvrière dans son ensemble, ce n'est pas la fermeté du gouvernement, mais que *la lutte était possible*. Et cette leçon, elle s'est empressée un peu partout de la mettre en pratique (Pantif Besançon, SNCF, RATP, Berliet, Kléber-Colombes ...).

La position ferme de la Direction Générale a suscité des divergences dans le camp même de la bourgeoisie : certains éditoriaux du « Figaro » lui reprochèrent notamment de jouer avec le feu, risquant ainsi d'enclencher un processus dangereux et incontrôlable. En cela ils reflétaient l'opinion d'une partie de la bourgeoisie qui, ressentant les « odeurs » de Mai 68 se préoccupait plus de ses intérêts à court terme (c'est-à-dire éviter l'extension du mouvement gréviste) que de ses intérêts à plus long terme (c'est-à-dire sauvegarder la politique de muselage des travailleurs par la mise en place d'un réseau d'accords contractuels).

Voilà où en est Renault en ce début de Mai 71 :

- D'un côté la Direction en proie à des difficultés financières, obligée de tenir bon sur la politique contractuelle, ayant derrière elle une bourgeoisie partagée entre la nécessité de la fermeté et la peur d'un nouveau mai 68 ;