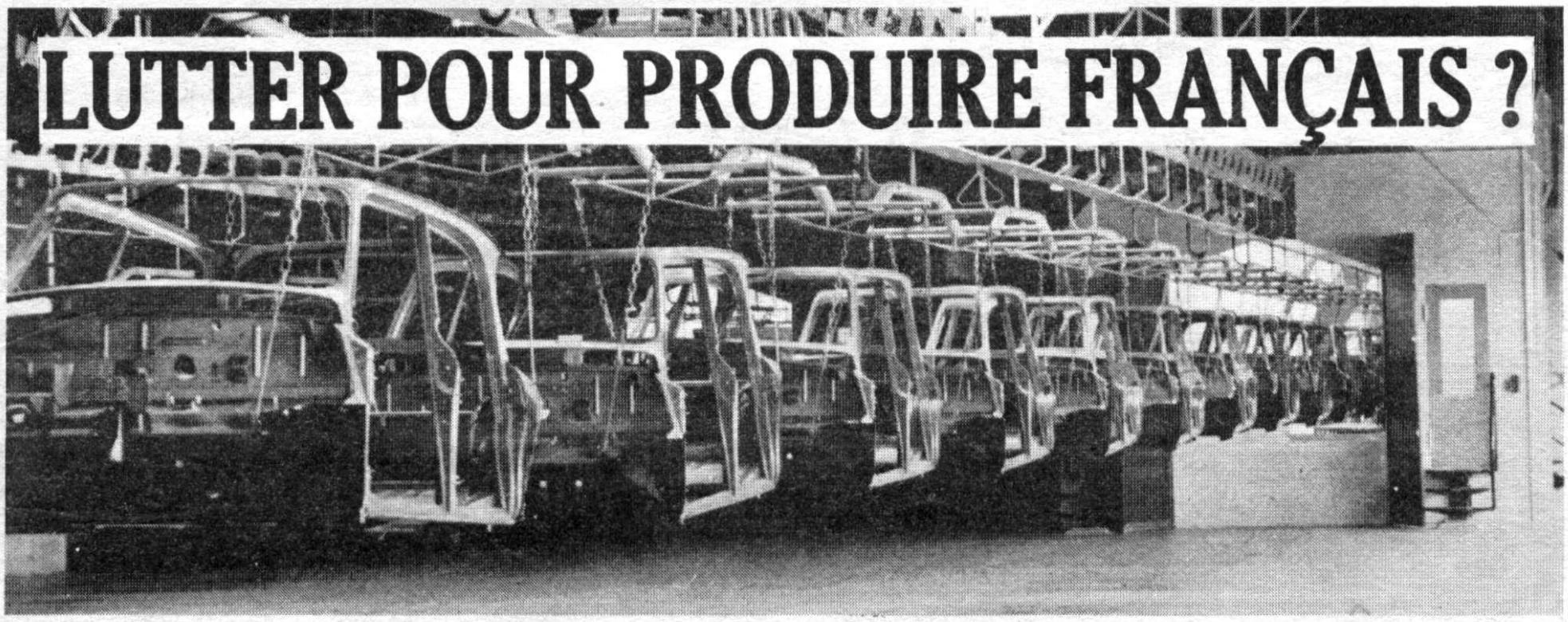
LUTTER POUR PRODUIRE FRANÇAIS ?



Ces derniers temps, le mot d'ordre *Produisons français* est revenu au centre de la politique du PCF. Celui-ci cherche à en faire un des objectifs essentiels des luttes ouvrières. Il faudrait donc lutter pour produire français. Cela correspond-il aux intérêts des travailleurs? Nous ne prétendons pas ici faire le tour de cette question, mais simplement en éclairer quelques aspects.

Déclin ou concurrence acharnée ?

Le mot d'ordre *Produisons français* est sous-tendu par une analyse selon laquelle la politique giscardienne se caractériserait par la liquidation de l'économie nationale : ce serait une politique de déclin qui conduirait à la soumission à l'Allemagne et aux USA. C'est ainsi, par exemple, qu'en juin 1979, alors que les travailleurs de Renault véhicule industriel (RVI) étaient en grève, le PCF avait pour revendication : *«la défense du poids lourd français»* et *L'Humanité* du 8 juin écrivait : *«Les métallos de RVI subissent les conséquences du choix fait par le gouvernement : brader l'industrie nationale au profit, notamment, de trusts allemands, tel Mercedes»*. Dans *L'Humanité rouge*, nous écrivions alors : *«Nous ne pensons pas qu'il soit exact de dire que la politique gouvernementale consiste à "brader l'industrie nationale au profit de trusts allemands". Là comme ailleurs, nos capitalistes, privés ou d'Etat, défendent leurs propres intérêts et non ceux de leurs collègues allemands ou autres... "Défendre le poids lourd français" nous semble une orientation bien dangereuse, qui, si elle était appliquée dans toutes ses conséquences, conduirait les ouvriers à se battre dans la même tranchée que leurs exploiteurs, contre les concurrents étrangers... Le mot d'ordre des ouvriers de RVI ne peut pas être : "Défendons le poids lourd français" mais "Défendons nos salaires et notre emploi!"»*.

Un an plus tard, en juillet 80, on apprenait que la production française de poids lourds avait augmenté de 21,7% pour les six premiers mois de l'année, les exportations de 46,7% et que la part de RVI sur le marché intérieur était passée de 41% en 1979 à 43% en 1980, tandis que les exportations ont augmenté de 56%. Comme on le voit, M. Zanotti, directeur de RVI, a su défendre le poids lourd français... sur le dos des ouvriers de RVI et en supprimant des emplois.

Pour être exact, il faut dire que le PCF semble moins insister aujourd'hui sur l'idée de «soumission», mise à mal par les faits. C'est ainsi que Philippe Herzog (1) écrivait récemment : *«Les groupes capitalistes privés se "redéploient" ...Avec leurs compères étrangers, ils s'adaptent à un marché rétréci à cause des politiques de chômage et d'austérité. Chacun casse ou brade ce qu'il juge le moins rentable. Ensemble, ils se répartissent les marchés les plus profitables, même si cela ne va pas sans contradictions et bousculades»* (*L'Humanité*, 24 août).

Comme on le voit, il n'y a plus ici l'idée de soumission aux intérêts étrangers, mais bien plutôt l'idée, exacte celle-là, que la bourgeoisie agit pour ses intérêts propres, en fonction de la recherche du profit. Philippe Herzog nous dit même que les compères étrangers de nos monopoles agissent de la même façon qu'eux. Faudrait-il en conclure qu'il y a non pas une politique de déclin giscardienne mais une politique de déclin de toutes les bourgeoisies? Ou bien plutôt, et cela nous semble plus conforme aux réalités, que toutes les bourgeoisies agissent tout simplement selon la même loi : la recherche du profit?

Bien que la thèse du «déclin de la France» soit, comme on le voit, difficile à soutenir, le PCF n'en continue pas moins à prôner l'orientation qui en découle : *Produisons français*. Orientation qui se situe dans le cadre de la concurrence que se mènent les monopoles pour la conquête des marchés.

Comme une odeur de chauvinisme

Pour le PCF, l'ennemi ce sont les importations. A ce sujet, Anicet le Pors, dans un livre récent intitulé *Marianne à l'encan*, écrit : *«Les économies d'importation peuvent sans doute être décrétées mais il est évident qu'étant donné qu'elles ne seront pas mises en œuvre spontanément au niveau de la direction des entreprises privées, c'est essentiellement de l'action des travailleurs et de celle des entreprises publiques qu'elles peuvent résulter»*. De son côté, Georges Marchais déclare : *«Il faut renforcer les capacités de production dans les secteurs où nous sommes les plus vulnérables pour pouvoir diminuer les importations»* (p. 152, *L'espoir au présent*).

De telles orientations ne sont pas si éloignées que l'on veut bien nous le dire de celles du CNPF. C'est ainsi qu'en avril dernier, Ceyrac s'adressant au patronat déclarait : *«La reconquête du marché intérieur est un impératif dans tous les secteurs où cela est possible»*.

Par contre, on se félicite de l'augmentation des exportations françaises; c'est ainsi que Georges Marchais écrit : *«Renault prouve la capacité technique et la rentabilité d'une entreprise nationale, y compris à l'exportation»*.

Dans le domaine de l'aéronautique, voici ce qu'on peut lire dans le numéro de septembre d'*Economie et politique* : *«Les luttes des salariés de l'industrie aéronautique et du transport aérien – avec le soutien d'une opinion publique qui ressent que la France, berceau de l'aviation, se doit de disposer d'une aéronautique puissante et en progrès continu – ont contraint le gouvernement à des reculs importants qui se sont traduits par la percée commerciale de l'Airbus A 300 et le lancement de la version raccourcie A 310. Dans le domaine des moteurs, le CFM 56, réalisé en coproduction entre la SNECMA et General Electric (USA) permet à l'industrie française de pénétrer et de s'affirmer sur le marché mondial des turboréacteurs civils»*.

Comme on le voit, il y a exportation et exportation. On dénonce celle qui vient des pays étrangers vers la France, par contre on considère comme un succès celle qui va de la France vers l'étranger.

Que l'on réfléchisse aux conséquences qu'aurait une telle attitude si les ouvriers des différents pays la reprenaient à leur compte en la généralisant. S'ils fixaient comme but à leurs luttes de développer la production et les exportations de l'industrie de leur pays, tout en combattant les importations étrangères. Ils seraient entraînés dans la guerre économique que se livrent entre eux les capitalistes pour la conquête des marchés.

Une telle orientation tourne le dos à la solidarité entre les travailleurs des différents pays, en fixant comme cible les importations et non les capitalistes de chaque pays. Elle tourne le dos à une solidarité d'autant plus nécessaire face aux multinationales et aux mesures prises au niveau européen.

Au lieu de s'unir entre eux, les ouvriers des différents pays s'uniraient à ceux qui les exploitent. Comment qualifier tout cela autrement que de chauvinisme?

Quant à l'idée selon laquelle le renforcement de l'industrie française permettrait de défendre l'emploi, elle est très largement démentie par les faits. Tandis que l'industrie française devenait le 3e exportateur mondial et la 5e puissance industrielle mondiale, l'industrie française, loin de créer des emplois en supprimait (267 000 entre 1974 et 1977). Dans une entreprise telle que Renault, tandis que les effectifs passaient de 110 485 à 106 964 du 1er janvier 1978 au 31 octobre 1979, la production elle, augmentait de 13,1% de 1978 à 1979.

Augmenter la production, est-ce créer des emplois ?

Le 24 juillet dernier, Claude Poperen, membre du Bureau politique du PCF, tenait une conférence de presse pour exposer les propositions du PCF dans l'automobile. Il indiquait qu'elles avaient pour but de *«renforcer cette composante essentielle de la puissance industrielle française»*. Pour ce faire, il déclarait en particulier : *«La perspective, c'est la mise en œuvre à grande échelle de l'automation, ce qui implique l'existence en France d'une solide industrie des machines-robots, des machines automatiques et plus généralement de biens et d'équipements de haute-performance»*. Or, les capitalistes n'ont pas attendu Claude Poperen pour automatiser la production automobile et l'on sait que Renault a développé de façon importante la robotique. Cette mécanisation de la production qui va aller en s'accentuant est pour les capitalistes le moyen de réduire les coûts en main d'œuvre, d'augmenter la productivité. Cela se traduit par des suppressions d'emplois.

Comment les ouvriers de l'automobile pourraient-ils lutter pour cela? Claude Poperen préconisait également la nationalisation de Peugeot-Citroën-Talbot et ajoutait : *«Sur cette base pourrait se développer une coopération efficace entre les sociétés publiques françaises de l'automobile»*. Le PCF ne propose là rien d'autre que la concentration de la production, dont on sait qu'elle signifie, elle aussi, suppression d'emplois.

Quand Claude Poperen, dans cette conférence de presse, déclare que les menaces sur l'emploi dans l'automobile seraient dues à une politique de *«déclin national dans ce secteur essentiel à la vie de la nation»*, il tient des propos contraires à toutes les réalités. S'il y a en France aujourd'hui une menace sur l'emploi, c'est parce que, dans une situation où le marché s'est rétréci, les capitalistes veulent défendre et renforcer des positions déjà fortes, face à la concurrence. Le rythme de développement de l'industrie automobile française a été, avec celui du Japon, le plus rapide dans le monde : 130% au cours des dix dernières années.

Et, au fait, pourquoi ne dirait-on pas que les capitalistes américains, eux aussi, bradent l'industrie automobile puisqu'aujourd'hui un ouvrier de l'automobile sur trois est au chômage? La vérité, c'est qu'aujourd'hui, pour les différents capitalistes de l'automobile, renforcer ses positions cela signifie restructurer l'appareil de production et recourir à des licenciements.

Se situer dans la même logique, cela conduit soit à préconiser des mesures semblables aux leurs, soit à être incohérent.

Quels seraient les bénéficiaires d'un tel mot d'ordre ?

Défendre l'emploi et développer les capacités productives sont deux choses fort différentes et souvent opposées dans le cadre du système capitaliste. Mettre en avant la défense de l'industrie française, du renforcement de la production, ce n'est pas défendre l'emploi. C'est mettre les travailleurs en position de faiblesse face aux capitalistes, car c'est créer de fait l'idée d'une communauté d'intérêts entre capitalistes et travailleurs face à la concurrence.

Défendre les intérêts des travailleurs, c'est mettre en avant la défense de l'emploi, créer un rapport de force pour s'opposer aux licenciements. La logique de la recherche du profit maximum est ce qui guide le fonctionnement de l'économie capitaliste. La politique du PCF prétendant introduire une autre logique économique dès aujourd'hui escamote le fait que ce sont les capitalistes et leur Etat qui contrôlent l'économie. Passer à une économie qui ne soit plus guidée par la recherche du profit maximum mais par la recherche de la satisfaction des besoins du peuple, cela suppose la prise du pouvoir par les travailleurs car eux seuls, et seul leur pouvoir, peuvent définir ces besoins. Alors, et alors seulement, se battre pour la production prend un sens profondément conforme aux intérêts des travailleurs; ils en deviennent bénéficiaires. Par contre, la démarche du PCF, si elle devait être suivie par les travailleurs, risquerait fort de se traduire pour eux par des désillusions et par des profits pour les capitalistes.

Pierre BURNAND

(1) : Philippe Herzog, économiste du PCF, membre du Bureau politique depuis le XXIIe [illegible] congrès.