

n'existent pas encore. Face à une telle politique, les travailleurs français n'ont pas à protester contre l'implantation de telles usines à l'étranger en se moquant du droit de ces travailleurs à avoir des emplois. Ils ont à exiger la garantie de l'emploi et des salaires pour eux-mêmes, tout en dénonçant le caractère général de la domination capitaliste qu'elle s'exerce en France, en Algérie ou au Brésil.

En fonction de l'internationalisation de la production, c'est l'internationalisation des luttes qu'il faut préparer. Face à la crise des débouchés, les patrons de l'automobile discutent aussi des possibilités de diversification de leurs activités : ils cherchent à utiliser leur argent, leurs équipements et leurs travailleurs pour faire autre chose que des voitures. Renault est le constructeur français le plus avancé dans cette voie. La question de pouvoir réutiliser les équipements et les travailleurs n'est pas essentielle pour les patrons et l'Etat : ce qui prime, c'est la réutilisation des capitaux. Lorsque la Régie Renault place une partie de ses capitaux dans une société comme « la Générale Alimentaire » (qui fabrique de la moutarde), ce n'est pas pour préserver l'emploi des travailleurs alors que l'argent ainsi placé a été accumulé sur leur dos. Volkswagen fait la même chose en achetant actuellement d'immenses terres agricoles en Amérique Latine.

Les patrons de l'automobile s'efforcent aussi de régler quelque peu la loi de la jungle capitaliste. Ainsi Peugeot-Citroën d'un côté, Renault de l'autre peuvent s'entre-déchirer pour la conquête de quelques marchés. Cela ne les empêche pas de coopérer dans d'autres domaines : ainsi les deux voitures de luxe lancées par Peugeot et Renault ont le même moteur construit par une même société commune avec un actionnaire supplémentaire Volvo. En fait, la crise actuelle de l'industrie automobile peut aboutir à un nouveau partage des tâches : quelques grands groupes peuvent espérer conserver le contrôle des **morceaux du processus de production des voitures qui sont les plus rentables** pour les capitalistes. La création actuelle de sociétés filiales et la présence active de groupes monopolistes peuvent conduire à un démantèlement de l'organisation de la production des automobiles. Un tel démantèlement conduirait les capitalistes à se découper les parties du gâteau les plus rentables. Quant au reste, pourquoi pas demander à l'Etat de le prendre en charge avec des fonds publics ?

Tel est le sens du marchandage entre Citroën Michelin, Peugeot et l'Etat. Le gouvernement subventionne l'industrie automobile, ce qui permet à Michelin, puissant groupe monopoliste, de se défaire d'une activité peu rentable tout en étant assuré de conserver un débouché pour ses pneumatiques.

Derrière ces tentatives plus ou moins avancées, se dessine un axe important de la politique de Giscard, celui du « redéploiement industriel » comme il dit. Cela veut dire pour le gouvernement et les patrons, utiliser la crise et ses conséquences pour les travailleurs en vue d'une réorientation du capital vers les secteurs les plus rentables.

D'ailleurs le comte - ministre de l'industrie - d'Ornano, nous a cyniquement prévenu en déclarant qu'il veut « aider l'industrie automobile