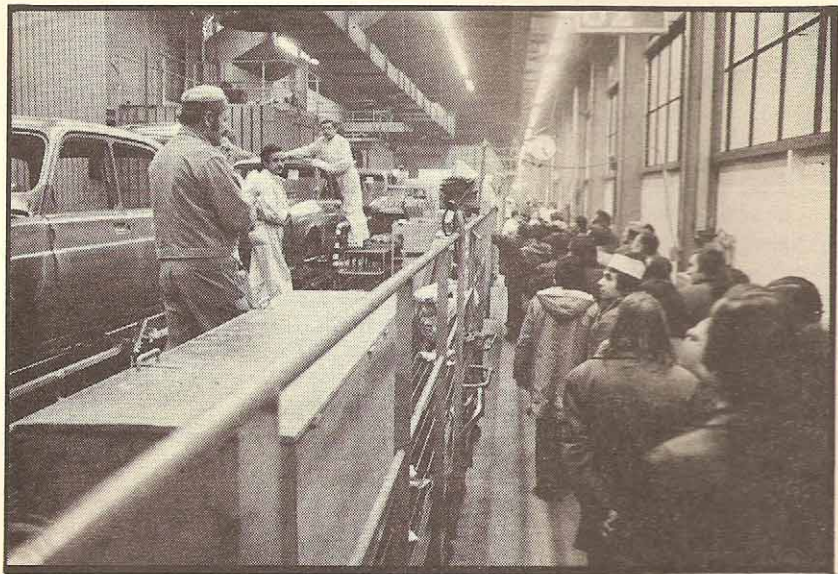


dont la croissance ne sera plus ce qu'elle a été, à se transformer et, comme Renault, à se diversifier ».

L'aide sera généreuse, n'en doutons pas, pour l'industrie et ses patrons. L'attaque contre les travailleurs sera à la mesure de la générosité envers les patrons.



3) Quelles conséquences ?

Pour les patrons : pas trop de problèmes. Ils devraient s'en sortir ! Comme on l'a vu, ils placent leurs œufs dans d'autres paniers. Renault annonce son objectif : n'avoir plus d'ici 1980 que 50 % de son chiffre d'affaire dans l'automobile contre 70 % aujourd'hui. Et s'ils ne s'en sortent pas tout seuls, qu'ils n'aient crainte, l'Etat leur filera un coup de main, comme il l'a déjà fait pour Michelin. En Italie et en Grande-Bretagne, les bonnes langues suggèrent même que l'Etat pourrait racheter (à un bon prix évidemment) Fiat et BLMC, parce que ces pauvres capitalistes ne trouveront plus leur compte dans la gestion de ces entreprises.

Pour les travailleurs : ce n'est pas la même chanson. Le patronat s'attaque violemment à leurs conditions de vie et de travail.

● C'est d'abord l'emploi qui est mis en cause. Aux Etats-Unis, les licenciements collectifs ont touché plus de 100.000 ouvriers. En Europe, le patronat a trop peur des réactions de la classe ouvrière pour utiliser ce type de méthodes : les licenciements collectifs ont été peu importants. Les patrons de l'industrie automobile préfèrent :