

fausse réponse du point de vue de l'intérêt des travailleurs. Profiter de la situation difficile du patronat de l'automobile pour imposer une réduction des cadences, c'est signifier que l'intérêt des travailleurs n'est pas compatible avec la bonne marche des affaires de l'entreprise.

Soulever cette revendication permet aussi de démasquer une partie du bluff patronal dans son chantage à la crise. Dévoiler l'augmentation des cadences sur les chaînes de montage à Renault-Billancourt permet de montrer les véritables raisons de la mise en chômage technique dans cette même usine.

Discuter de cette revendication permet aussi d'envisager la prise en charge effective de la lutte par de petites concentrations de travailleurs. C'est important car aujourd'hui le chantage patronal se conjugue à la passivité des directions syndicales qui n'offrent pas les perspectives permettant aux travailleurs de surmonter leur incontestable sentiment actuel de crainte.

C'est enfin permettre d'avancer des formes de lutte tournant autour de la désorganisation de la production.

b) La répartition entre les mains de tous exige de reformuler toute une série de revendications portant sur le temps de travail.

Le retour immédiat aux quarante heures, la popularisation des trente-cinq heures de travail pour tous, constituent ainsi une riposte aux jours chômés.

La revendication de cinquième semaine de congés payés a été mise en avant par les organisations syndicales à Renault. Une telle revendication a une importance conjoncturelle dans cette entreprise, car la direction a jugé astucieux d'associer les jours chômés aux fêtes de Noël.

Les revendications sur la retraite à soixante ans sont mises en avant centralement par les confédérations. Il faut s'interroger sur la puissance mobilisatrice d'un tel mot d'ordre dans la perspective d'unifier concrètement tous les travailleurs face au chômage technique et aux licenciements.

La tactique patronale a été expérimentée sur une grande échelle à Citroën : violemment réprimés les travailleurs ont pu accepter les journées chômées en 1974. Ils ont eu, en prime les milliers de licenciements du début de l'année 1975.

Ce n'est donc pas parce qu'aujourd'hui les licenciements collectifs constituent seulement une menace relativement faible qu'il faut les considérer comme un problème peu important. L'acuité de la crise de l'industrie automobile, les difficultés qui surgiront certainement de la délicate fusion entre Citroën et Peugeot rendent cette menace tout à fait actuelle pour quelques unes des entreprises de la construction automobile. Sans parler des petites usines de sous-traitance où la lutte de Piron-Bretoncelles montre la voie !