

Mais aucune direction syndicale n'a cherché à réaliser, ni même préconisé une telle forme d'unité d'action. De ce fait, après avoir engagé les travailleurs dans le combat, elles portent toutes l'entière responsabilité de la fragilité de l'unité qui eut pour conséquence l'avortement de la grève générale, dans la mesure où les ouvriers restèrent sans influence sur leur direction.

o
o o

"Il y a du vrai dans tout ça - diront certains - mais on ne peut quand même pas tous les mettre dans le même sac comme vous le faites". Certes, nous devons chercher à comprendre les diverses raisons qui ont poussé les différents dirigeants syndicaux à agir de la sorte, mais qu'il soit bien clair entre nous qu'en aucune façon nous ne pourrions nous contenter de l'explication trop facile qui consiste à rejeter la responsabilité des échecs sur le partenaire. L'occasion est belle pour les uns et les autres d'accuser le voisin pour éviter ainsi de s'expliquer sur sa propre attitude.

Il y a quand même un certain nombre de choses qui se sont passées, sur lesquelles il faudrait bien que les uns et les autres s'expliquent.

Pourquoi la C.G.T. organisait-elle, 3 semaines avant la grève Renault, une agitation dans l'automobile, créant par la circonstance un échec du syndicat corporatif supplémentaire qui n'avait jamais existé ? Les revendications dans l'automobile étaient les mêmes que pour les autres travailleurs et, là comme ailleurs, les ouvriers pensaient que c'était un combat général qui pouvait les faire aboutir.

Expliquez-nous aussi un peu cet amour subit pour la démocratie la plus légale (au sens patronal) qui présida aux référendums ? C'était telle-

ment démocratique que seulement chez Renault il fallut plus de 3 jours pour terminer l'opération qui aurait pu se faire en 3 heures ! De cette façon, au sein même de l'entreprise, la grève démarra à 3 jours ou plus d'intervalle.

Il y a des usines où le référendum est reculé de 8 jours, parce qu'on attend que le patron fournisse la liste du personnel. Ainsi, c'est l'adversaire des ouvriers qui a en son pouvoir de déterminer le départ de la grève.

Un petit détail, qui a aussi une grande importance, c'est la question qui est posée dans le bulletin de vote : "Etes-vous pour la grève pour les 3.000 frs ?". Bien sûr que les ouvriers sont pour la grève, mais quelle grève ? La grève de leur atelier ? de leur usine ? la grève de la métallurgie ? ou la grève générale ? En empêchant les ouvriers de préciser leur volonté, les directions syndicales ont la liberté d'interpréter le résultat du vote comme ça les arrange.

C'est ce qui se produit encore dans le métro, avec le plus grand mépris pour la volonté de la base. Les dirigeants attendent plus de 10 jours pour appliquer l'ordre de grève qui a été voté à une grosse majorité de 85 %. 10 jours au bout desquels les métallos qui attendaient chaque jour le débrayage des transports, sont déjà essouffés.

Comment comprendre les déclarations syndicales, affirmant que l'occupation des usines par la police est une preuve de faiblesse de la bourgeoisie, autrement que comme une orientation hostile à l'occupation ouvrière ? La nécessité de conserver l'usine comme lieu de regroupement et de liaison ne fut d'ailleurs mise en avant, bien au contraire on invita souvent les ouvriers à faire la grève chez eux.