

En effet les dirigeants autonomes développent des idées et des préjugés corporatistes qui font de la catégorie des conducteurs un monde à part sans intérêts communs avec l'ensemble de la classe ouvrière (« Si les autres arrêtent le travail, nous, nous reprendrons le boulot »). Ces préjugés pénètrent chez les travailleurs qui leur font confiance, et certains se considèrent effectivement comme des travailleurs à part. Cet état d'esprit n'est pas à juger d'un point de vue moral (cela n'a rien à voir à l'affaire) mais d'un point de vue d'efficacité pratique dans la lutte. Ce n'est pas le fait que le mouvement touche une catégorie qui est en cause, mais l'attitude des dirigeants et de certains travailleurs qui peut être un obstacle à l'extension du mouvement et à l'organisation de la solidarité.

L'autre élément c'est la nature des revendications mises en avant. Nous avons vu qu'elles remettent en question la politique du gouvernement en matière de salaires. Pour mener une telle bataille contre un tel ennemi, les conducteurs ne pouvaient compter sur leurs seules forces, même si leur mouvement paralysait tout le métro. Il fallait qu'ils trouvent des alliés dans la RATP et à l'extérieur.

Et ils devaient bien comprendre que ces alliés s'ils entraient dans la lutte se battraient non pas sur des revendications spécifiques aux conducteurs, mais sur des revendications qui les concernent directement eux-mêmes.

Voilà le problème clairement posé.

Mais, ont objecté certains conducteurs, étendre le mouvement cela voudrait dire noyer nos revendications et finalement les faire passer sous la table. C'est d'ailleurs cette thèse que reprennent les militants des « Cahiers de Mai » qui ont sorti un tract intitulé « une grève qui veut rester catégorielle ».

Une telle objection mérite examen.

A première vue elle paraît fondée, mais à l'étudier elle se révèle inconsistante : que demandaient, en effet, les conducteurs du métro ? Un reclassement. Pourquoi ? Parce qu'ils estimaient être lésés par la nouvelle grille qui leur faisait perdre selon un avis largement répandu près de 100 francs.

Voulaient-ils donc voir leur salaire augmenter, ou garder un « rang social », un titre dans la Régie ?

La deuxième hypothèse est celle défendue par les journaux bourgeois qui parlent de « grève de jalousie » et notamment de *l'Express* qui fait dire à un conducteur (qui est censé les représenter tous) :

« Je ne demande pas une augmentation, je demande la considération. Pourquoi suis-je maintenant moins qu'un agent de maîtrise ? »

En réalité, si les conducteurs se battaient pour améliorer leur salaire, il n'y avait pas d'obstacle majeur à une extension du mouvement. Il fallait simplement mettre en avant des mots d'ordre qui ne leur donnent pas l'impression de voir leurs revendications squeezées, mais qui en même temps soient propres à mobiliser d'autres catégories de travailleurs.

ILS PENSAIENT QU'ON LEUR VOLAIT AU MOINS 100 F.

IL FALLAIT RECLAMER 100 F POUR TOUS.