

PAS UN LICENCIEMENT !

Il nous faut les 35 h sans perte de salaire

**Il faut nationaliser PEUGEOT. S.A.
sous contrôle des travailleurs**

**LUTTONS DANS L'UNITE
FRANÇAIS-IMMIGRES**



Ligue communiste révolutionnaire

section française de la Quatrième Internationale

1908
100

PAS UN LICENCIÉMENT !

Il faut tout les 28 à 30 jours de soins
pour contrôler les lésions
A3 TOUS LES JOURS

UNIQUEMENT
A3 TOUS LES JOURS

I. LA CRISE DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE INTERNATIONALE

Depuis 1974, deux récessions ont atteint toute l'industrie automobile. L'une en 1974-75, l'autre en 1979-82. En fait, depuis près de 10 ans, la branche de l'industrie automobile est entrée dans une période de crise dont l'ampleur est à la mesure de son poids structurel dans l'économie des pays capitalistes et du rôle moteur qu'elle a joué dans la croissance de la période précédente.

1- L'industrie automobile compte parmi les plus grandes branches dans les pays impérialistes les plus importants.

Le Japon, les USA, la République Fédérale d'Allemagne, la France, la Grande-Bretagne et l'Italie. Ces pays assurent à eux seuls 80% de la production mondiale de voitures et 75% des ventes. La part de cette branche dans la production industrielle totale de ces pays est pour chacun entre 5 et 7%. A l'exception des USA et de la Grande-Bretagne plus de la moitié de la production de chacun des autres pays est exportée.

En 1978, trois millions et demi de salariés étaient employés dans ces 6 pays par la construction automobile proprement dite. En prenant en compte les industries annexes et fournisseurs, on aboutit à une évaluation de 10 millions de travailleurs environ liés à la production automobile.

Ce poids structurel se retrouve en France. En 1982 la construction automobile, avec Renault et le groupe Peugeot SA, regroupait 283 000 travailleurs. Avec les fabrications d'équipements, d'accessoires et de remorques, on arrive au chiffre de 778 000. En retenant les activités liées, d'une

part à l'usage et à l'entretien des voitures et d'autre part au transport routier, on aboutit à un total de 2 100 000 personnes.

Près d'un travailleurs sur 10 est concerné, en France, par des activités liées directement ou indirectement à l'automobile.

2- La concurrence dans l'industrie automobile mondiale.

a) Pendant la longue période de croissance qui suivit la 2^{ème} guerre mondiale, trois grands centres impérialistes se sont constitués: Les USA, la CEE et le Japon.

La concurrence latente entre ces groupes s'aiguise dès la première recession de 1974-75 qui donna le signal de la crise actuelle. La branche automobile est une des importants champs de bataille. En son sein se reflète fidèlement la force des différents centres et leur dynamique respective.

Jusqu'au milieu des années 60, les USA étaient dans cette branche, le leader incontesté: à eux seuls ils produisaient autant de voitures que le reste du monde.

Depuis, les concurrents des USA ont massivement gagné du terrain. EN 1970 les producteurs européens, avec 40% de la production mondiale, dépassaient ceux des Etats Unis. En 1980, pour la première fois, le Japon devenait le premier constructeur mondial.

A l'occasion de la recession de 1979-82, la part croissante prise par les constructeurs japonais est encore confirmée, alors que la part des producteurs européens et français en particulier, reste stable et que la production des Etats-Unis continue son déclin.

b) La concurrence qui règne dans l'industrie automobile repose sur une concurrence entre firmes dont certaines constituent des groupes aux implantations et aux intérêts internationaux.

8 grands constructeurs, 2 des USA, 2 français, 2 japonais, 1 italien, 1 allemand, se partagent environ 70% de toute la production mondiale. Les autres sont soit condamnés à autolimiter leurs productions sur quelques créneaux spécialisés et rentables, comme BMW ou Mercedes, soit obligés de passer des accords avec plus puissant qu'eux.

Le chiffre minimum à partir duquel un constructeur peut espérer survivre est de 2 millions de voitures produites.

De plus, les accords de coopération se multiplient. Les deux plus significatifs sont l'accord Volkswagen-Nissan et l'accord Général Motors-Toyota.

3- Le ralentissement de la croissance des ventes d'automobiles.

La croissance de l'industrie automobile a été liée à un développement très important des marchés de vente dans tous les pays capitalistes développés. Sous la pression de trois facteurs combinés, Cet âge d'or est aujourd'hui révolu.

a) L'équipement en automobile commence à être un phénomène généralisé. En France, 72% des ménages disposent d'au moins une voiture. Pour tous les pays développés, on estime à 280 millions le nombre de véhicules en circulation pour une population totale d'environ 800 millions d'habitants. 550 véhicules pour 1 000 habitants aux USA, 270 véhicules pour 1 000 habitants dans tous les pays développés.

Il y a bien sûr des possibilités physiques encore offertes au développement du nombre des voitures en circulation. Lorsqu'on constate l'écart qui existe encore entre les USA et le reste des pays capitalistes. Ce possible développement concerne surtout la deuxième voiture ou même la troisième possédée par la même famille. La question de savoir si cet objectif de multiplication des voitures dans une même famille a une réelle utilité sociale constitue une autre question. Ce qu'il importe de noter c'est que la croissance des ventes d'automobiles à l'avenir repose sur ce type de phénomène.

b) Les politiques d'austérité mises en oeuvre dans les pays capitalistes visent à amputer le pouvoir d'achat des salariés, c'est-à-dire la très grande majorité de la population active. Cela rejaillit sur la consommation et notamment sur un produit comme l'automobile. Il y a une synchronisation parfaite entre les politiques de restriction de la consommation et la chute des ventes de voitures.

c) Ce phénomène est amplifié par la tendance croissante à la hausse du prix de vente des automobiles comparé à la hausse générale des prix. Il s'agit d'une inversion de tendance qui remonte aux années 74-75. Jusqu'à ces années, le prix des voitures avait tendance à baisser en valeur relative. C'est maintenant une situation inverse due aux investissements de modernisation que chaque constructeur est obligé de faire et à une politique délibérée de surcharge d'équipement des voitures afin d'augmenter la valeur absolue des prix et des bénéfices.

d) La conséquence des trois facteurs précédents c'est une sensibilité très grande des ventes d'automobiles aux aléas de la conjoncture économi-

que d'ensemble.

En 1982, les ventes de voitures ont baissé de 5% aux USA, 20% au Canada, 7,5% en Allemagne Fédérale, 6,5% en Italie. Parmi les grands pays capitalistes, seuls la France a augmenté ses ventes de 11,5% et le Japon de 6%.

et un lift
Dans la plupart des pays, une reprise des ventes s'amorce en 83. Mais c'est une reprise fragile. Les tendances les plus optimistes envisagent, pour la décennie 1980-90, une croissance de 3% contre une croissance de 8% pendant la décennie 1970-80.

e) Les autres pays du monde ont un développement beaucoup plus faible. Ils pourraient constituer de nouveaux marchés. Mais c'est aujourd'hui une possibilité contradictoire avec les contraintes économiques qui pèsent sur eux. La crise économique accroît encore les inégalités de développement. Dans les pays d'Afrique, d'Amérique Latine et d'Asie, ceux qui disposent d'automobiles appartiennent à une mince couche de privilégiés.

C'est pourquoi tous les grands constructeurs des pays capitalistes portent leurs principaux efforts sur les marchés des pays développés. C'est là que la concurrence est la plus vive. C'est là qu'il est possible d'espérer réaliser des bénéfices. ET tant pis pour le reste du monde.

4- L'exacerbation de la concurrence.

Les ventes d'automobiles, c'est le gâteau que se partagent les constructeurs. Ce gâteau n'est plus en expansion. La concurrence devient donc plus vive. Elle est d'autant plus aigüe que le partage du monde n'est pas aujourd'hui stabilisé entre les pays et les groupes constructeurs. Le déclin de la production américaine et l'essor pendant les quinze dernières années de la produc-

tion japonaise, constituent des bouleversements considérables. Tous les grands groupes mondiaux n'ont qu'un seul objectif: préserver leurs chances de survie et de croissance au détriment des concurrents.

Force est de constater que les constructeurs européens, et français en particulier, sont dans le peloton de tête. Ils appartiennent au groupe des dominants, pas à celui des dominés.

a) L'essor de la construction japonaise est d'abord dû au fait qu'il s'agit d'une industrie plus récente que celle des concurrents. Elle est donc plus moderne. 60% des installations de finition japonaises ont moins de 10 ans, contre 40% en Allemagne. L'introduction de la robotique y est donc plus importante. Le degré d'automatisation des firmes japonaises est le double de celle qui existe dans les firmes européennes.

Les usines japonaises les plus modernes sont associées à des entreprises de sous-traitance qui assurent de 60 à 70% de la production globale d'automobiles. Une proportion bien plus importante qu'en Europe. Les reportages sur l'industrie japonaise à destination des travailleurs européens font généralement le silence sur cette sous-traitance où la main-d'oeuvre est sous payée.

L'atout de l'industrie japonaise réside donc dans la combinaison d'un secteur moderne où l'automatisation est développée et d'un secteur fondé sur la surexploitation de la main d'oeuvre. Tel est le fondement du modèle japonais dont rêvent les patrons européens.

Contrairement à une idée répandue, les ouvriers des principales usines japonaises disposent de conditions analogues à celles de leurs camarades européens et nord-américains. Les salaires ont doublé entre 1970 et 1980, alors qu'ils n'augmentaient que d'un quart en Allemagne. La garantie de l'emploi dans la firme est jusqu'à présent la règle.

b) Pour faire face à la concurrence, tous les constructeurs sont confrontés à la nécessité de réaliser des investissements de modernisation et de rationalisation de leur production. Ce ne sont pas des investissements créateurs d'emplois. Au contraire, il s'agit de produire les voitures avec le moins de travailleurs possible. En France, la part de l'investissement est restée remarquablement stable de 1973 à 1982 dans le chiffre d'affaires de la construction automobile, toujours aux environs de 10%. C'est là une donnée qui ne correspond pas à la tendance générale observée dans l'industrie où l'investissement baisse ces dernières années. Mais il n'empêche que les suppressions d'emplois ont été et sont toujours à l'ordre du jour dans l'industrie automobile française, comme dans les autres pays capitalistes.

acheter

c) La crise qui touche la production automobile est une crise classique de surproduction.

Chaque constructeur veut élargir sa part de marché au détriment des autres. Pour cela chacun investit en rationalisant sa production. Tous essaient de faire la même chose. La conséquence inéluctable de cette tendance, en régime capitaliste, c'est qu'il y a trop d'usines, trop de capacités de production.

Cela ne veut pas dire que les capitalistes produisent plus que les besoins. Il est évident que les besoins de déplacement des habitants du monde entier, ceux qui sont à prendre en compte pour une industrie qui est implantée sur les 5 continents, ne sont pas satisfaits. Une crise de surproduction est à mettre en rapport, en régime capitaliste, avec ce qu'il est possible de vendre. Les capitalistes ont trop de capacités de production par rapport à ce que la population, composée en majorité de travailleurs, peut acheter.

Le premier objectif pour les capitalistes n'est pas de satisfaire des besoins, mais de vendre leurs marchandises à un prix qui leur garantisse un taux de profit satisfaisant pour eux. Ils préfèrent casser des usines, supprimer des emplois, plutôt que de ne pas récupérer un profit suffisant.

La crise qui touche aujourd'hui l'industrie automobile est bien davantage qu'un accident conjoncturel. Même si, au prix d'une attaque brutale contre les travailleurs de l'automobile, les patrons réussissaient à augmenter leur taux de profit, il est peu probable que cette branche connaisse un nouvel essor comparable à celui des années 1950-1975. Tous les discours entendus aujourd'hui sur l'importance de la branche électronique signifient que le capital préfère se diriger vers de nouvelles branches où des profits, proportionnellement plus importants sont escomptés. Aller là où, dans une situation donnée, les profits sont les plus élevés: telle est la loi fondamentale du capital.

Se soumettre à cette loi, accepter ces "lois économiques" comme naturelles, c'est admettre la fatalité de la domination des capitalistes sur les ouvriers et le chômage qui en découle.

En ce sens, la crise que connaît aujourd'hui l'industrie automobile est une manifestation de l'impossibilité du système capitaliste de se développer autrement qu'au travers de crises qui sont payées par les seuls travailleurs.

La crise de la production capitaliste d'automobiles entraîne une attaque en règle contre l'emploi, les conditions de vie et de travail des ouvriers de l'automobile.

Dans une interview à l'AFP, le 30 octobre 1983, le président de Ford-Allemagne a mis les points sur les i.

Il n'y aura pas plus de 5 ou 6 grands groupes

automobiles dans le monde dans cinq ans, produisant chacun cinq à six millions de véhicules". Ce tournant, a-t-il ajouté "ce sont les groupes les plus puissants sur le plan financier" qui réussiront à le prendre. Dégager des ressources financières sur le dos des travailleurs, c'est-à-dire augmenter les profits, tel est bien l'enjeu vital pour les principaux groupes de la construction automobile.

II) LES ATTAQUES, EN FRANCE, CONTRE LES OUVRIERS DE L'AUTOMOBILE.

Comme dans les autres pays capitalistes, l'attaque contre les travailleurs de l'automobile se concentre en France contre l'emploi.

De 1978 à 1982, les effectifs ont chuté de 15%: ce sont plus de 40 000 emplois qui ont été supprimés par les deux groupes français de construction automobile, Renault et Peugeot SA. Le nombre des salariés y est en effet passé de 281 000 à 238 000.

Les deux années les plus noires furent à cet égard 1980 et 81. Le gouvernement Giscard-Barre n'hésita pas à autoriser les patrons de Renault et de Peugeot à supprimer massivement des emplois. Blocage de l'embauche, incitations forcées au départ de travailleurs immigrés, mises en pré-retraite et licenciements économiques: les mesures employées furent diverses pour concourir toutes au même objectif, diminuer les effectifs.

L'année 1982, année où furent instaurés les "contrats de solidarité", aboutit à une relative stabilisation. Les effectifs ne baissèrent que de 1 000 travailleurs. Sursis ou engagement vers une nouvelle tendance aboutissant à maintenir

l'emploi, la question pouvait être posée. Aujourd'hui, à la fin de cette année 83, force est de constater qu'il ne s'est agi que d'un sursis. Les coups et les menaces repartent de plus belle.

Dans le groupe PSA, 7371 suppressions d'emploi ont été demandées par le patronat fin juillet. Parmi celles-ci, il y a les 2900 licenciements à Talbot-Poissy.

La nomination d'un médiateur n'a pas abouti à la satisfaction des revendications ouvrières. Au contraire, en demandant à la direction de Peugeot d'accompagner les licenciements prévus d'un "plan social", la satisfaction est ainsi donnée sur l'essentiel aux patrons de PSA: la reconnaissance du bien-fondé de leurs plans de suppression d'emplois. Le gouvernement a reconnu que les patrons de Peugeot avaient raison de se déclarer en sur-effectif.

Dans le plan annoncé en juillet, Citroën était épargné. Il n'empêche qu'il est doré et déjà programmé la fermeture de l'usine de Levallois, le seul maintien à l'usine de Nanterre des services d'études et de formation, et le départ de la fonderie de l'usine de Clichy.

Dans le groupe Renault, le PDG a voulu rassurer les travailleurs en indiquant "qu'il n'y avait pas de problèmes d'effectifs pour 1984". Il n'empêche que "l'Expansion", un journal patronal, se fait l'écho de rumeurs selon lesquelles il y aurait 6 000 emplois menacés dans les usines Renault.

A Chausson, filiale commune de Renault et Peugeot, sur un effectif total de 13 000 personnes, 1 000 suppressions d'emploi sont prévues. 850 licenciements ont déjà été réalisés.

Pour résumer, 15 000 suppressions d'emploi sont en perspective dans la construction automobile proprement dite. Si on prend en compte les équipementiers, on aboutit, selon une évaluation de la CFDT, au chiffre total de 50 000.

Tels sont les chiffres qui donnent la mesure de l'enjeu représenté aujourd'hui par les attaques contre les travailleurs de l'automobile.

Le dispositif anti-ouvrier se concentre sur l'emploi. Mais il s'agit bien d'une attaque d'ensemble contre la force de travail.

Simultanément se développe le chômage partiel et une volonté patronale de faire baisser les salaires. Alors que la hausse des prix va dépasser 9% en 1983, les augmentations prévues en 84 ne devraient pas dépasser 5%. Ce sont les consignes gouvernementales soutenues en la circonstance par le patronat. La crise de l'industrie automobile sera-t-elle payée par ceux qui n'ont aucune responsabilité dans son déclenchement et dans son aggravation, à savoir les ouvriers, les travailleurs en général? Telle est la question principale posée par l'application des plans patronaux. La réponse tient d'abord dans les ripostes que le mouvement ouvrier organisera pour défendre la force de travail des ouvriers de l'automobile.

QUELLES REPONSES A LA CRISE DE L'AUTOMOBILE

La crise de l'automobile a déjà entraîné des centaines de milliers de suppressions d'emplois dans tous les pays capitalistes. La poursuite de la crise de l'économie capitaliste, c'est la poursuite des attaques contre les ouvriers de l'automobile.

La question immédiate à laquelle il faut répondre en priorité, c'est comment faire pour empêcher licenciements et suppressions d'emplois qui conduisent des milliers de travailleurs au chômage, des milliers de travailleurs immigrés à être menacés d'expulsion faute de justification de travail, des régions entières à l'asphyxie et au déclin. Ce n'est pas d'abord une question de débat d'idées où chacun avancerait ses recettes pour sauver ou reconvertir l'industrie automobile, c'est d'abord une question de rapport de force entre les ouvriers et les patrons. Plus les ouvriers seront forts et sauront développer leurs capacités de lutte, plus les solutions qu'ils préconisent pour défendre leurs intérêts auront une chance d'aboutir. Au contraire, si c'est la peur qui l'emporte avec des reflexes de défense individuelle et si les organisations ouvrières, à commencer par les syndicats, voient leurs effectifs baisser, alors les plus belles et les plus justes idées resteraient dans le placard des espoirs déçus, et les patrons pourraient poursuivre leur offensive.

1. C'est pourquoi la défense de tous les intérêts immédiats des travailleurs de l'automobile est la priorité des priorités

a) Pas un licenciement! Garantie du pouvoir d'achat!

Ce sont deux revendications sur lesquelles il est impossible de transiger. Subordonner la défense de ces revendications à tout autre exigence, c'est

affaiblir et diviser les rangs ouvriers. Certains disent qu'il est irréaliste d'espérer voir satisfaites ces revendications dans le contexte actuel de la crise. Mettre le doigt dans l'engrenage de ces concessions, c'est se retrouver encore moins fort face aux patrons. Ce prétendu réalisme conduit tout droit à la défaite. En fait, le vrai réalisme c'est de tout faire pour améliorer le rapport de force en faveur des ouvriers. Bien sûr, la victoire n'est pas acquise à coup sûr, mais dans un cas on est sûr de perdre et dans l'autre on peut espérer gagner contre les patrons, à condition de s'en donner les moyens.

Telle est la tâche des organisations syndicales auxquelles les ouvriers ne peuvent adhérer que pour défendre leurs intérêts. Ce que tous les travailleurs attendent de leurs organisations, c'est qu'elles soient un outil efficace contre le patronat. Si elles faillissent à cette tâche, alors les travailleurs se détournent d'elles. c'est ce qui se passe aujourd'hui dans certains secteurs.

Les révolutionnaires ne se réjouissent pas de cette situation qui aboutit à renforcer à renforcer les pouvoirs des patrons. C'est pourquoi nous agissons dans les syndicats pour qu'ils mènent les luttes indispensables pour gagner sur les revendications les plus immédiates: pas un seul licenciement! Garantie du pouvoir d'achat grâce à l'échelle mobile des salaires.

b) Amélioration des conditions de travail!

contrôle des cadences!

Que les nouvelles techniques

soient mises en place

sous contrôle ouvrier!

Les usines de montage de l'industrie automobile sont encore un lieu où, ce qui prédomine, c'est le travail à la chaîne. La chasse au temps morts,

contraindre l'ouvrier à faire le maximum de tâches répétitives en un minimum de temps, faire produire le plus possible avec le moins d'ouvriers possible, c'est la loi des patrons dans les entreprises capitalistes. Même en période de crise et de mévente d'automobiles, le patronat cherche à augmenter les cadences, parce que c'est exclusivement du travail effectué par les ouvriers qu'il tire son profit. Le seul obstacle qu'il rencontre pour arriver à ses fins est la résistance ouvrière. Pour qu'elle soit efficace il est nécessaire qu'elle s'organise sur le terrain même des ateliers. L'affichage des temps, le contrôle, au niveau des ateliers, sur la maîtrise pour qu'elle respecte ces temps, constituent des revendications toujours actuelles. Ce qui est gagné à l'occasion de grèves importantes, le patronat cherche à le grignoter ensuite. C'est dans toutes les usines qu'ils faut contraindre les patrons à afficher les temps. C'est dans toutes les usines, que les travailleurs doivent s'organiser par eux-mêmes, avec les syndicats et sans les représentants de la hiérarchie, pour contrôler effectivement les conditions de travail.

L'introduction des nouvelles techniques, et en particulier des robots, ne change pas fondamentalement la nature de cette exigence. D'abord, la disparition du travail à la chaîne n'est pas pour demain. L'installation des robots se fait dans des domaines précis du cycle de production: soudure, peinture, fabrication des moteurs et des pièces mécaniques. Les robots qui pourraient remplacer les ouvriers de chaînes de montage n'ont pas encore été inventés. Ainsi, dans un même cycle de production se combinent travail à la chaîne et opérations robotisées. Pour les spécialistes de la réorganisation du travail, c'est aux ouvriers à s'adapter aux possibilités des robots et non l'inverse. De fait, les conditions de travail ont tendance à s'aggraver. Pour rentabiliser les énormes investis-

-sements constitués par l'installation des robots, les patrons veulent les faire fonctionner en continu. En conséquence, ils voudraient aussi imposer aux ouvriers le travail de nuit et de week-end. Telle est la rançon d'un progrès technique conçu et appliqué pour les seules nécessités de la course au profit.

Même dans les opérations automatisées, les conditions de travail n'ont rien à voir avec le paradis vanté par les films de science fiction. Que messieurs les journalistes qui prétendent que les robots suppriment le travail pénible aillent donc faire un tour dans les ateliers où sont installés les robots de peinture!

C'est un fait constamment vérifié: l'installation de nouvelles techniques est prétexte choisi par le patronat pour essayer de reprendre des avantages qu'il avait dû céder tout au long des luttes dans le cadre d'une organisation du travail plus ancienne. Le patronat a la maîtrise globale des processus d'innovation technique face auxquels il veut placer chaque travailleurs en situation individuelle d'élève n'ayant à apprendre qu'une partie du processus d'ensemble. Il cherche constamment à profiter de ce privilège, causé par la propriété des moyens de production, pour affaiblir les rangs des travailleurs en tentant de désorganiser leur force collective. Mais cela n'a rien de fatal. Alors que les nouvelles techniques sont aujourd'hui appliquées pour être au service du patronat, il pourrait en être autrement. Elles pourraient effectivement être mise au service d'objectifs libérateurs visant à en finir avec les conditions épuisantes du travail à la chaîne. C'est un objectif réaliste en l'état actuel du développement scientifique. Agir pour l'atteindre est une question de volonté politique.

Défendre les intérêts ouvriers, c'est défendre la qualification du travail et agir pour une véritable formation professionnelle augmentant la qualification des travailleurs. Les révolutionnaires ne sont

pas des corporatistes qui s'acharnent à défendre la perpétuation d'un système fondé sur la division des travailleurs en catégorie de plus en plus petites. Ils ne refusent pas les nouvelles techniques, mais ils exigent au contraire qu'elles soient appliquées sous le contrôle des travailleurs qui sont les mieux placés pour savoir ce qui va dans le sens de leurs intérêts.

c) Nationalisation immédiate de PSA!

C'est PEUGEOT qui passe aujourd'hui à l'offensive contre les travailleurs. Il n'a pu racheter CITROEN et CHRYSLER-Europe que grâce aux subventions à faible intérêt que lui avait consentis le gouvernement GISCARD. Ce sont les fonds publics, l'argent de nos impôts qui ont permis à PSA de devenir l'un des groupes mondiaux de la construction automobile. Une telle politique était conforme aux intérêts que déclaraient défendre la droite au pouvoir pendant plus de vingt ans. Elle avait aussi été appliquée massivement dans la sidérurgie avec les résultats que connaît. Les dizaines de milliards donnés aux groupes USINOR et SACILOR appartenant à des capitalistes privés n'ont pas servi à empêcher les licenciements, mais à engraisser le revenu des actionnaires de la société. Sous un gouvernement de gauche la même sinistre comédie va-t-elle se renouveler avec PEUGEOT? Selon l'Expansion, Jacques DELORS et le gouvernement envisagent sérieusement de secourir financièrement PSA, la société qui regroupe PEUGEOT, CITROEN et TALBOT.

Les patrons de PEUGOT sont incapables de garantir l'emploi des travailleurs. Ils ne peuvent assurer un développement de leur entreprise sans une aide financière publique. Ce sont les responsables d'une politique anti-ouvrière acharnée visant à briser les militants syndicaux et toute résistance des travailleurs. Le nouveau dirigeant de PSA qui a été promu le 30 septembre, Jacques CALVET, est un

ancien directeur du cabinet de GISCARD alors qu'il était président de la république. Peut-on impunément continuer à laisser faire les patrons de PEUGEOT?

C'est pourquoi la nationalisation de PEUGEOT est une exigence dont l'actualité démontre l'urgence. Les dirigeants du PS et du gouvernement expliquent que ce n'est pas possible parce que la nationalisation n'est pas contenue dans les propositions électorales de MITTERAND. Ils n'ont pas la même réponse lorsqu'ils leur faut justifier l'augmentation du chômage ou la baisse du pouvoir d'achat qui n'étaient pas non plus inscrites dans les promesses électorales du PS. En fait, entre prendre

En fait, entre prendre des mesures qui vont dans le sens des intérêts ouvriers et faire des cadeaux au patronat, les dirigeants réformistes penchent pour la deuxième solution.

Les travailleurs doivent faire entendre leur voix pour la défense de leurs intérêts. Exigeons du PS et du PC qu'ils votent une loi pour nationaliser Peugeot. Mobilisation pour l'imposer !

d) Halte au racisme
et à la division des travailleurs!

Pour mener à bien son offensive anti-ouvrière, le patronat cherche à diviser les travailleurs. Pour cela il n'hésite pas à employer le venin du racisme. Les licenciements et suppressions d'emplois prévus à Talbot-Poissy visent d'abord des ouvriers immigrés. Lorsque les ouvriers des ateliers de peinture de Billancourt et de Flins sont entrés en lutte, le premier ministre MAUROY a osé parler d'un complot des ayatollahs! Refuser le racisme et tout ce qui divise la classe ouvrière, c'est lutter pour permettre la mobilisation la plus efficace possible contre les plans patronaux qui cherchent à morceler les travailleurs pour mieux les attaquer.

La division des travailleurs est aussi favorisée par les mesures actuelles d'aménagement du temps de travail. Dans les usines de l'automobile où la main d'oeuvre féminine est nombreuse, comme par exemple à Renault Dreux, le patronat veut instaurer des postes de travail réduit, avec diminution de salaire correspondante.

Les attaques contre l'emploi visent tous les travailleurs. Il y a urgence à ne pas se laisser prendre au piège de la division. Même si des catégories d'ouvriers et d'ouvrières sont soumises à des attaques plus brutales aujourd'hui, c'est tous les travailleurs et travailleuses qui sont visées.

2. Réduction du temps de travail à 35 heures sans perte de salaire!

Dans toute l'industrie automobile, l'emploi est menacé. Telle est la donnée à partir de laquelle la riposte doit s'organiser. Des licenciements et des suppressions d'emplois, ou bien une réduction massive du temps de travail. A court terme, il n'y a pas d'autres solutions: l'alternative est clairement posée.

Chez Renault et Peugeot, la durée du travail est supérieure à la moyenne nationale. Elle dépasse la durée légale du travail qui est fixée à 39 heures. A Renault, pourtant nationalisée, on travaille encore pendant 39 heures 50 minutes par semaine.

Transformer les ouvriers en chômeurs ou répartir les travail entre toutes les mains ouvrières : le patronat choisit la première voie.

Aux travailleurs et à leurs organisations de se battre pour la seconde.

Voilà qui s'opposerait frontalement à l'avancée du chômage.

Mais cela coûterait cher, pleurent tous les partisans du patronat. Certains dirigeants syndicaux, comme ceux de la fédération CFDT métallurgie sont attentifs à ces plaintes du patronat et proposent

de combiner la réduction du temps de travail avec une baisse des salaires. L'objectif fondamental du patronat est de profiter de la crise pour restaurer un taux de profit que les mobilisations ouvrières entre 68 et 74 avaient réussi à entamer dans la plupart des pays capitalistes. Le chômage est utilisé consciemment par le patronat comme une arme pour affaiblir la détermination des travailleurs à lutter pour leurs salaires et l'amélioration de leurs conditions de travail. En ce sens, la crise peut-être effectivement une chance pour la bourgeoisie considérée du point de vue de ses intérêts globaux face à la classe ouvrière. Ne pas avancer une revendication en constatant qu'elle coûte chère conduit tout simplement à abandonner le terrain au patronat pour qu'il puisse restaurer son taux de profit. Au prix du chômage et d'une misère accrue.

Réduire la durée du travail à 35 heures, c'est diminuer les heures travaillées d'environ 10% par rapport à la situation présente. Ces 10% permettraient l'embauche où l'annulation de licenciements représentant environ 10% des emplois, soit 20000 emplois pour les deux constructeurs automobiles français.

Ne comptons sur les PDG de RENAULT et PSA pour prendre de telles mesures, eux qui ne rêvent que des modèles à la japonaise ou nord-américain, deux pays où les syndicats majoritaires mènent une pratique ouverte de collaboration de classe.

Mais qu'attendent les dirigeants du PC et du PS, qui ont dans leur programme la réduction de la semaine de travail à 35 heures, pour appliquer les promesses qu'ils avaient faites aux travailleurs, et grâce auxquelles ils ont obtenu une majorité à l'assemblée nationale ? Il ne sert à rien d'espérer paisiblement que MARCHAIS ou JOSPIN se mettent un jour à proposer des lois conformes à nos intérêts. C'est d'abord sur notre mobilisation qu'il faut compter pour imposer la

semaine de 35 heures.

Les serviteurs du patronat ont toutefois trouvé une seconde raison pour s'opposer à la bataille pour les 35 heures. Si par malheur les ouvriers réussissaient à l'imposer en France, ce serait un drame vis à vis de la concurrence internationale. Les voitures françaises ne trouveraient plus d'acheteurs parce qu'elles seraient plus chères que les voitures allemandes ou japonaises.

Si l'on pense que la France, patrons et ouvriers réunis, est engagée dans une guerre économique contre les autres pays capitalistes et contre les pays en voie de développement, alors tout doit être subordonné à la victoire dans cette guerre.

Autant être cohérent, si c'est la guerre, la meilleure façon de gagner cette guerre, c'est l'union sacrée. Mais pour tous qui nous parlent aujourd'hui de guerre économique, il est incompréhensible qu'une revendication gagnée dans l'un des pays d'Europe puisse encourager la mobilisation ouvrière dans les autres pays d'Europe.

Au contraire, toute l'histoire de la classe ouvrière de ce siècle, depuis la bataille pour la journée de 8 heures, montre qu'une revendication gagnée dans un pays a nécessairement des conséquences dans les autres pays, et que jamais une revendication n'a été satisfaite simultanément dans tous les pays capitalistes à la fois. Les avancées sociales ont toujours été inégales selon les pays, en s'appuyant les uns sur les autres. Les dirigeants syndicaux qui expliquent qu'aujourd'hui la seule façon d'aller vers les 35 heures est de signer en préalable un accord dans la CEE, feraient bien de relire l'histoire du mouvement ouvrier. Le gouvernement du front populaire a accordé les 40 heures sous la pression de la grève générale. Il n'a pas attendu que la classe ouvrière d'Allemagne, à l'époque brisée sous la botte nazie, bénéficie des 40 heures pour la mettre en pratique en France. On est aujourd'hui dans une situation

toute différente: tous les syndicats ouvriers de l'Europe capitaliste avancent les 35 heures comme revendication. Les irréalistes et les myopes sont ceux qui pensent que les 35 heures accordées dans un pays laisseraient indifférents les millions de travailleurs des autres pays.

La situation actuelle est très favorable pour envisager une action combinée dans les pays européens d'autant plus mobilisatrice que des luttes et des succès auront lieu dans un pays. Le vrai réalisme c'est de considérer que si il y a guerre, c'est celle qui oppose par delà les pays les exploités contre les capitalistes.

C'est pourquoi les révolutionnaires soutiennent toute avancée vers une lutte commune de tous les travailleurs européens pour la semaine de 35 heures. Ils feront leur possible pour que les propositions les plus récentes de la fédération CFDT de la métallurgie et de l'I.G Métal en Allemagne fédérale débouchent sur des actions de masse effectives. Ils agiront pour que les exclusives mises contre la CGT, le syndicat français majoritaire parmi les ouvriers de l'automobile, soient levées.

A l'heure où les relations entre les patrons des différentes firmes de l'industrie automobile n'ont jamais été aussi étroites, le mouvement ouvrier doit engager des ripostes à la hauteur de cette situation. Pour avancer dans la voie d'une lutte effectivement coordonnée pour les 35 heures, commençons donc par l'endroit où le mouvement ouvrier a les plus grandes responsabilités, ici, en France.

2) Pour la nationalisation et la reorganisation de toute la branche automobile sans les patrons et sous le contrôle des travailleurs!

Un seul groupe de l'automobile pourrait être constitué en France. Tous les apôtres de la libre

concurrence ferait entendre leurs hurlements. Mais le coût social de cette libre concurrence entre RENAULT et PEUGEOT constitue un gaspillage fantasmagorique. Des milliards qui pourraient être utilisés à satisfaire les besoins de la population laborieuse sont dépensés en publicité par RENAULT qui essaie de convaincre que son dernier modèle est meilleur que celui de PEUGEOT. Les études concernant la sécurité des automobiles ou la fabrication de moteurs plus économiques en essence sont faites deux fois dans des bureaux d'études concurrents. Alors qu'il est bien connu qu'une production à grande échelle est plus économique, le maintien de la concurrence entre RENAULT et PEUGEOT aboutit à rendre les voitures fabriquées par chacun des deux constructeurs plus chères. Tous ces arguments n'intéressent absolument pas les défenseurs de la libre concurrence qui sont en fait concernés par un autre aspect du problème: comment trouver les moyens les plus efficaces pour brider la combativité ouvrière. A cet égard, l'existence de 2 groupes concurrents sert l'intérêt de l'un et de l'autre. Dans un interview publié fin août 83 par le Monde, le PDG de RENAULT, Bernard Hanon, est monté en première ligne pour s'opposer à toute idée de nationalisation de PEUGEOT. La direction de la régie RENAULT a, en effet, tout avantage au maintien d'un groupe privé qui pratique une exploitation arrogante, ce qui aide la direction de la régie à justifier elle aussi sa politique vis à vis des travailleurs. Bref, la liberté n'est guère prise en compte par ceux qui prônent la libre concurrence sinon la liberté d'exploiter les travailleurs.

Ce n'est pas seulement la famille PEUGEOT qui s'oppose à la nationalisation d'une entreprise qui a grandi au fil d'une exploitation jusqu'ici sans cesse accrue de ses salariés, mais bien tous les partisans de l'ordre du capital dans ce pays. Sans compter tous ceux pour qui les désirs du patronat de... inent des ordres.

Nationaliser toute l'industrie automobile pour qu'elle soit dirigée par des personnages comme Bernard HANON, le PDG de RENAULT, quel changement pour les travailleurs? C'est effectivement une question qui mérite d'être posée lorsqu'on voit ce qu'il advient aujourd'hui des entreprises nationalisées par le gouvernement MITTERRAND. Mener bataille pour la nationalisation de PEUGEOT au moment où ses patrons annoncent des milliers de suppressions d'emplois et où les serviteurs du capital s'y opposent farouchement, c'est en même temps mener bataille pour l'emploi et pour le contrôle ouvrier sur les entreprises nationalisées. Pas un sou pour la vieille famille d'exploiteurs que sont les familles PEUGEOT et MICHELIN ainsi que CHRYSLER-USA, les principaux actionnaires de PSA

b) Contrôle ouvrier sur l'industrie automobile nationalisée!

L'expérience des nationalisations effectuées en 81 par le gouvernement de MITTERRAND montre bien qu'il ne suffit pas de changer la propriété des entreprises en les transférant du secteur privé au secteur public pour que la vie change réellement à l'usine. A RENAULT, toute la hiérarchie est restée la même après 81, animée par la même volonté de s'opposer aux intérêts des ouvriers. Dans les entreprises nouvellement nationalisées, de nombreux et nouveaux PDG ont débarqué pour appliquer les mêmes plans qu'avant dans les branches en crise comme la sidérurgie. La restructuration entre THOMSON et la

CGE s'est faite dans le secret le plus complet. Les nouveaux ministres et les nouveaux dirigeants d'entreprise ont rangé l'autogestion au musée des promesses électorales oubliées.

Pour changer réellement la vie à l'usine, c'est sur les travailleurs qu'il faut compter. Ils

peuvent avoir des opinions différentes sur la façon dont ils mènent leur vie quotidienne. Même si c'est en dernier ressort sous l'influence de l'idéologie de la classe dominante, la bourgeoisie, chacun peut avoir un camarade de travail qui est décidé à faire des sacrifices financiers pour s'acheter "une belle bagnole". Au nom de quelle norme, le mouvement ouvrier peut-il décréter qu'aujourd'hui il faut avoir tel ou tel comportement de consommation ? Ce serait introduire une source artificielle de division face aux exigences immédiates de la lutte pour l'emploi et le pouvoir d'achat de tous.

Où, il faut dénoncer sans relâche le scandale que constitue une crise de surproduction capitaliste, c'est-à-dire une situation où les patrons n'utilisent pas, et même détruisent, des capacités de production, tout simplement parcequ'il n'y a plus dans les masses suffisamment d'argent disponible pour acheter des marchandises. Et pourtant, combien de besoins ne sont pas satisfaits, même dans les pays capitalistes développés.

Pour prendre l'exemple des transports, puisqu'il concerne l'automobile, ce sont des millions de personnes en France qui sont de véritables handicapés du déplacement, faute de transport collectifs ainsi que de la possibilité de disposer d'une voiture au prix où elles sont vendues.

Plus fondamentalement, la satisfaction des besoins sociaux de la population laborieuse et l'utilisation des capacités de production ne se découpent pas en tranches. Ce ne peut être que l'objet d'un plan démocratique au travers duquel serait centralisé l'inventaire des besoins et des ressources du pays. Pour cela il est indispensable que les travailleurs puissent se doter des moyens de contrôle élémentaires qui permettent d'effectuer l'inventaire des capacités de production. Il faut aussi que les besoins puissent être recensés à partir de l'expression organisée

c) Renégocier des accords de coopération internationale fondés sur la complémentarité technique et non sur la concurrence!

La production d'automobiles est organisée au plan international. Même si chacun des principaux groupes a une nationalité bien définie, les relations internationales entre constructeurs sont de plus en plus imbriquées. Plus de la moitié de la production française est exportée. Les accords de coopération pour fabriquer des organes mécaniques communs se multiplient. Comme toute tendance inhérente au mode de production capitaliste, ce phénomène est contradictoire. D'un côté, il fait craquer les frontières des vieux états bourgeois en créant les bases objectives d'une solidarité internationale des travailleurs face aux mêmes patrons. De l'autre, elle tend à morceler encore plus le processus de production, à séparer encore davantage chaque ouvrier du résultat final de son travail et à augmenter la toute puissance d'un patron qui fait construire une voiture avec des ouvriers répartis sur plusieurs continents.

Refuser purement et simplement l'internationalisation de la production et des échanges d'automobiles, c'est défendre une utopie réactionnaire au nom de la défense d'intérêt nationaux français qui constituent la 4^{ème} puissance impérialiste du monde.

Cautionner le processus actuel d'internationalisation, c'est se soumettre aux lois de la jungle qui régissent aujourd'hui la concurrence internationale.

Autant les révolutionnaires refusent à la bourgeoisie de leur pays, les moyens de se défendre contre les concurrents étrangers parce que c'est pour elle un moyen de mieux exploiter les travailleurs français, autant un gouvernement des travailleurs devrait rompre avec les contraintes de la concurrence internationale définie par les capita-

-listes les plus puissants. Plus aucune organisation ouvrière ne défend le libéralisme économique au nom duquel le capitalisme français s'est construit comme tous les autres régimes capitaliste. Ce que nous refusons à l'intérieur de nos frontières, peut-on accepter qu'il revienne par la fenêtre des échanges internationaux si ceux-ci continuent d'être réglés par les seules lois des capitalistes. Le débat sur le protectionisme alimente les colonnes des journaux, c'est un débat dans lequel les révolutionnaires ne veulent pas se placer. Ni pour, ni contre, car les dés sont pipés lorsqu'il s'agit de savoir comment le capitalisme français pourrait le mieux se développer.

Il est inacceptable, du point de vue des intérêts des travailleurs que le prix des produits étrangers vendus en France dépend de la façon dont les spéculateurs transfèrent des millions de dollars du francs vers le dollar ou vers le mark. Car c'est ainsi que les taux de change fluctuent au jour le jour. Ce qui est inacceptable, c'est que les constructeurs français, y compris RENAULT nationalisé, continue à piller les pays du tiers-monde en se réservant ici la fabrication des pièces les plus rentables pour faire monter là-bas des véhicules qui ne répondent aux besoins que d'une infime minorité de privilégiés.

A cette logique du marché, il faut substituer une organisation basée sur des accords de coopération négociés de pays à pays.

SATISFAIRE LES BESOINS SOCIAUX

DE LA POPULATION LABORIEUSE.

La production capitaliste ne sert pas d'abord à satisfaire les besoins de ceux qui consomment.

Elle sert à faire de l'argent, c'est-à-dire à créer un profit pour ceux qui possèdent les moyens de production. Chaque patron pris individuellement, ne connaît que son taux de profit, même si en 83 ils préfèrent employer des termes plus neutres de "rentabilité" ou de "marge bénéficiaire".

Dans cette fin de 20^{ème} siècle, la production d'automobiles aboutit à un gaspillage social fantastique. Les milliers de morts causés chaque année par les accidents de la route sont considérés comme une fatalité, le prix à payer pour la mobilité que permet la disposition d'une voiture. Qu'une voiture, dont le prix moyen en France est supérieur au salaire annuel moyen, soit appelée à durer en moyenne dix ans pour finir à la casse, apparaît inéluctable. Les exemples de gaspillage pourraient être multipliés. De nombreux auteurs ont écrit des dossiers accablants sur ce sujet qui constituent autant de critiques féroces d'une société qui produit des marchandises pour les échanger contre de l'argent.

Les dépenses entraînées par la réparation des dégâts causés par la pollution, les pannes mécaniques dues à la mauvaise qualité et les accidents, sont comptabilisés comme activités productives !

Il ne suffit pas de dénoncer. Encore faut-il se donner les moyens de changer. C'est l'objectif des révolutionnaires qui fondent toute leur politique sur la mobilisation la plus massive possible des travailleurs.

Les travailleurs, quelque soit leur combativité à l'usine ou dans leurs quartiers d'habitation,

doivent avoir le pouvoir de décider sur le tas et tout de suite, si il faut cesser de travailler sur une machine dangereuse. Ils doivent disposer d'un droit de veto sur les licenciement et les mutations.

Le contrôle ouvrier sur la production, ce n'est pas seulement l'affaire de la vie de chaque atelier, c'est le contrôle sur ce qui est produit. Pour en avoir les moyens, l'ouverture de tous les dossiers comptables doit être effectuée par les travailleurs. A RENAULT nationalisé, le holding financier "RENAULT-FINANCES" est toujours basé en Suisse, le quartier général de la spéculation internationale. Nulle trace du contenu de ses activités dans les documents fournis au Comité Central d'Entreprise qui ne contrôle rien des réels plans de la régie RENAULT en raison du secret maintenu par la direction sur les problèmes les plus importants. Levée du secret bancaire et commercial!

Si on veut aller dans le sens des intérêts des travailleurs, ils sont les mieux placés pour contrôler si les décisions prises vont dans leur intérêt. Il faut donner aux ouvriers les moyens de s'organiser, de se mobiliser et de décider! C'est à ces seules conditions que la discussion sur les nouveaux critères de gestion est possible et devra être menée.

Un gouvernement, comme le gouvernement MITTERRAND-MAUROY qui cède aux diktats des patrons et qui s'aigie sur une politique d'austérité ne peut que tourner le dos à ces exigences.

Seul un véritable gouvernement des travailleurs pourrait ouvrir la voie à une politique anti-capitaliste.

des travailleurs dans les entreprises comme dans les quartiers.

Voilà la voie que devrait prendre un gouvernement des travailleurs résolu à affronter le pouvoir du patronat installé dans la propriété privée des moyens de production. En fait, contraindre les patrons à produire en fonction d'autres critères que ceux de la rentabilité capitaliste, revient à lutter pour qu'ils cèdent la place. Dans cette voie, il n'y a pas de raccourci. Parce que, toute l'expérience enseigne que, jamais la bourgeoisie n'a paisiblement renoncé à la propriété privée des moyens de production. Le plus réaliste est de se préparer à l'affrontement révolutionnaire inévitable.

CONCLUSION.

Au travers de la crise actuelle de la branche automobile, c'est la question de la rupture avec le capitalisme, la question du socialisme qui est posée ouvertement.

Ou bien maintien du régime capitaliste, et quelque soient les gouvernements en place, ce sont les mêmes suppressions d'emplois, les mêmes usines fermées, tout un potentiel de qualification et de tradition de luttes ouvrières dilapidé.

Ou bien c'est la rupture avec le capitalisme qui permet de sortir des contraintes imposées par la loi du profit, et qui donne le pouvoir aux travailleurs.

Les travailleurs font aujourd'hui l'expérience concrète d'un gouvernement de gauche où le PC et le PS ne font que gérer la crise du capitalisme et appliquent une politique d'austérité pourtant dénoncée par eux-mêmes du temps de Giscard-Barre.

La majorité de députés PS PC n'a pas été élue pour cela. Elle tourne le dos à ses promesses.

N'hésitons pas à leur faire entendre la voix de la mobilisation ouvrière.

Une autre politique que celle menée par le PC et le PS est possible pour sortir de la crise:

IL FAUT GOUVERNER CONTRE LES CAPITALISTES !

Offrir des solutions ouvrières à la crise, défendre pied à pied les intérêts immédiats de la classe ouvrière attaquée par l'austérité: Ce sont les deux bouts de la démarche des révolutionnaires.

En effet, l'action des révolutionnaires ne se réduit pas à être des propagandistes du socialisme, d'un projet de mode de production et de consommation alternatifs à ceux qui nous sont opposés par la bourgeoisie. Arriver concrètement au socialisme suppose une stratégie révolutionnaire d'ensemble. Celle-ci s'articule sur la mobilisation de masse des travailleurs, la dénonciation de toute politique de collaboration de classe et débouche sur la lutte pour un gouvernement des travailleurs. Il faut ainsi, dans le cours même de la lutte quotidienne des travailleurs, trouver le pont entre les revendications immédiates et le programme de la révolution socialiste.

C'est pourquoi, les révolutionnaires partent des conditions actuelles de travail et de conscience de la majorité des travailleurs. Les revendications qu'ils proposent: Le refus des licenciements, l'échelle mobile des salaires, les 35h, la nationalisation sous contrôle des travailleurs, la réorganisation de toute la branche automobile, débouchent constamment sur la même conclusion: la nécessité du pouvoir des travailleurs !

Telles sont les propositions que la LCR soumet à la discussion de tous ceux et de toutes celles

qui, dans le mouvement ouvrier, agissent pour la défense des intérêts des travailleurs.

Dans une situation où les directions confédérales des syndicats, ainsi que celles du PS et du PC, se rallient ouvertement ou honteusement à la gestion capitaliste de la crise, il est urgent et nécessaire d'offrir une autre perspective fondée sur la mobilisation des travailleurs et la défense intransigeante de leurs revendications. Cela ne peut que constituer un encouragement à la lutte pour tous ceux qui sont aujourd'hui visés par les attaques patronales.

Pour faire pièce à ces attaques, c'est l'unité de tous les travailleurs qu'il faut forger dans le combat pour la défense de nos acquis les plus élémentaires, l'emploi et les salaires, aggrésés tous les jours par le patronat.

La LCR est décidée à mener la lutte jusqu'au bout contre les patrons pour les renverser et permettre le pouvoir des travailleurs. Mais elle ne pose aucun préalable à l'engagement commun dans la lutte de tous ceux qui veulent se défendre contre les patrons. C'est pourquoi elle se bat pour l'unité d'action syndicale et pour l'unité de tous ceux qui subissent aujourd'hui les mêmes attaques du même patronat. C'est pourquoi elle propose aux travailleurs, dont une grande majorité est encore influencée par le PS et le PC, d'exiger de ces partis qu'ils satisfassent les revendications sur lesquelles ils s'étaient engagé.

La classe ouvrière de l'automobile, française et immigrée, détient un potentiel de combat qui s'est notamment révélé dans les nombreuses grèves qui ont éclaté depuis Juin 1981. L'application des plans patronaux se heurtera nécessairement à une résistance ouvrière. Il faut tout faire pour que les travailleurs sortent victorieux des affrontements à venir.

Edité par la PEC
2, rue Richard-Lenoir
93108 Montreuil
tél : 859 00 80

Supplément à ROUGE n°1089
Directeur de publication : R. March
Imprimerie ROTOGRAFIE Montreuil