

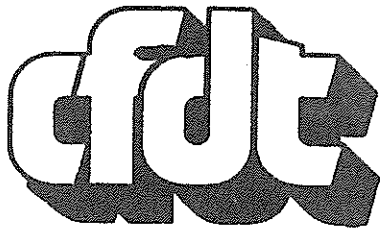
**RENAULT**  
**DEFI**

**LA REVOLTE DES OUVRIERS**

**DE L' AUTOMOBILE**



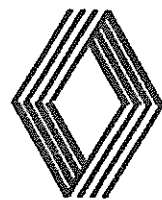
tome 2



RENAULT FLINS

**grignotage des acquis  
ou  
progres social**

**l'exemple des  
classifications ouvrieres  
chez RENAULT**

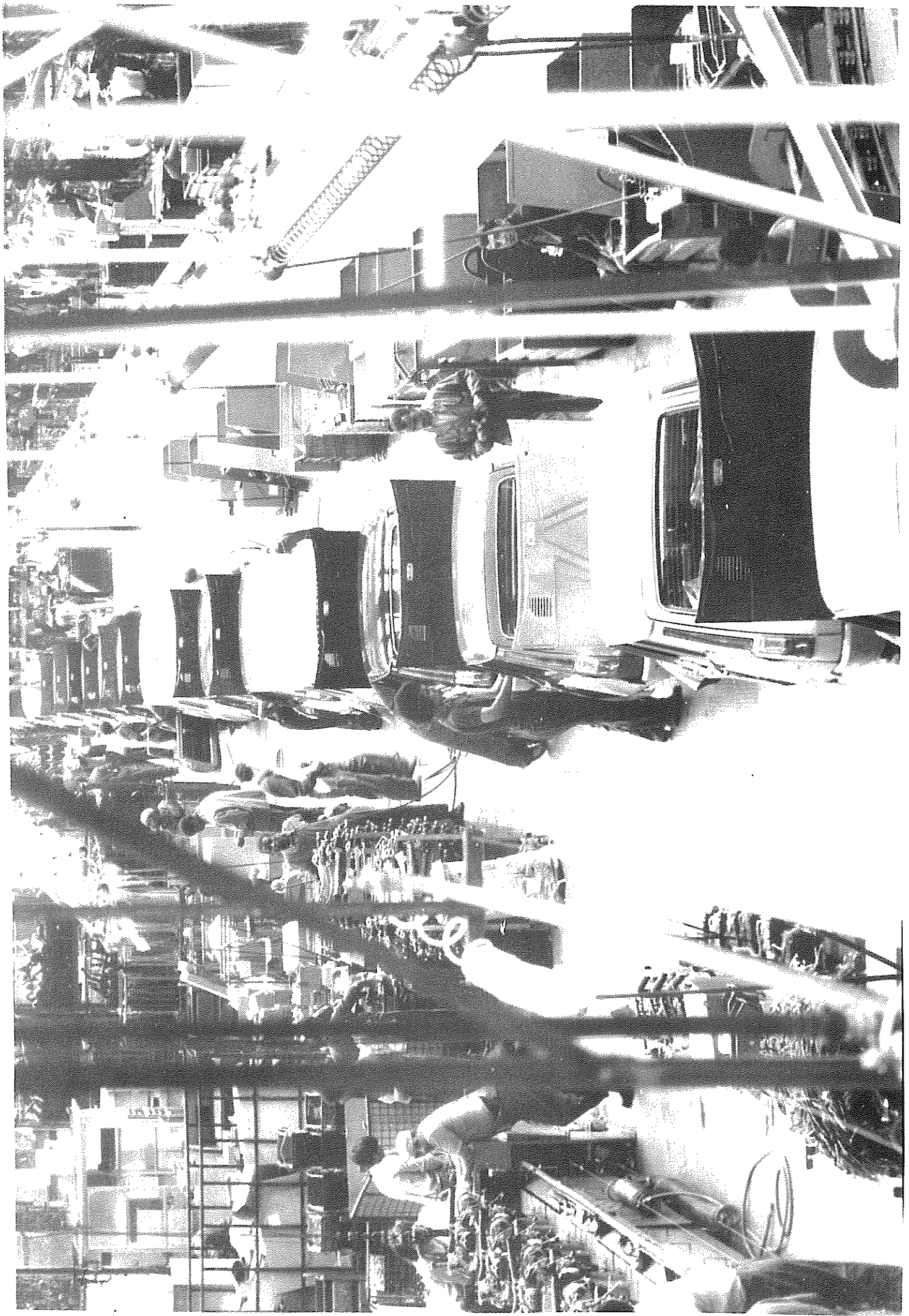


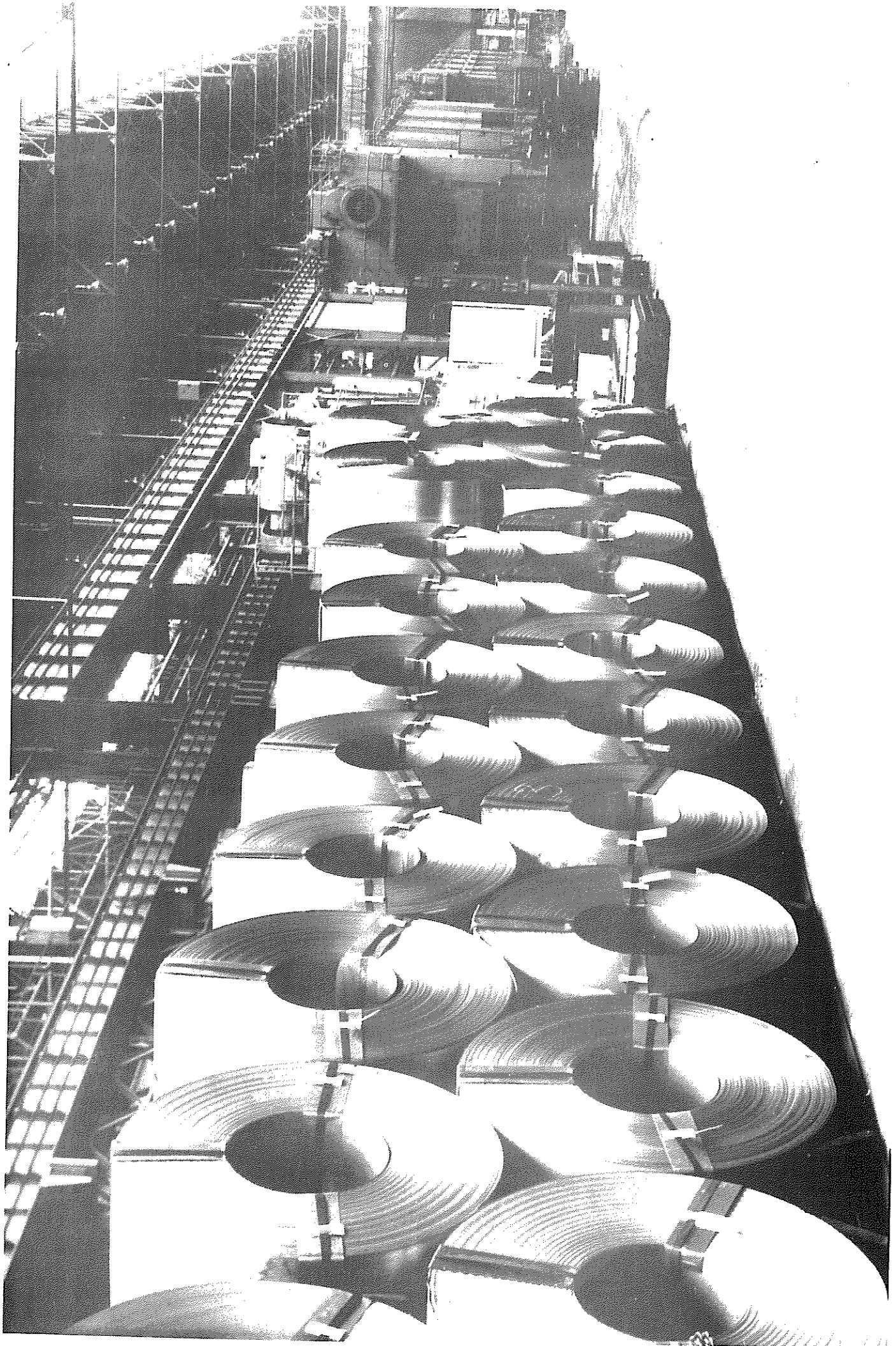
JUIN 1980

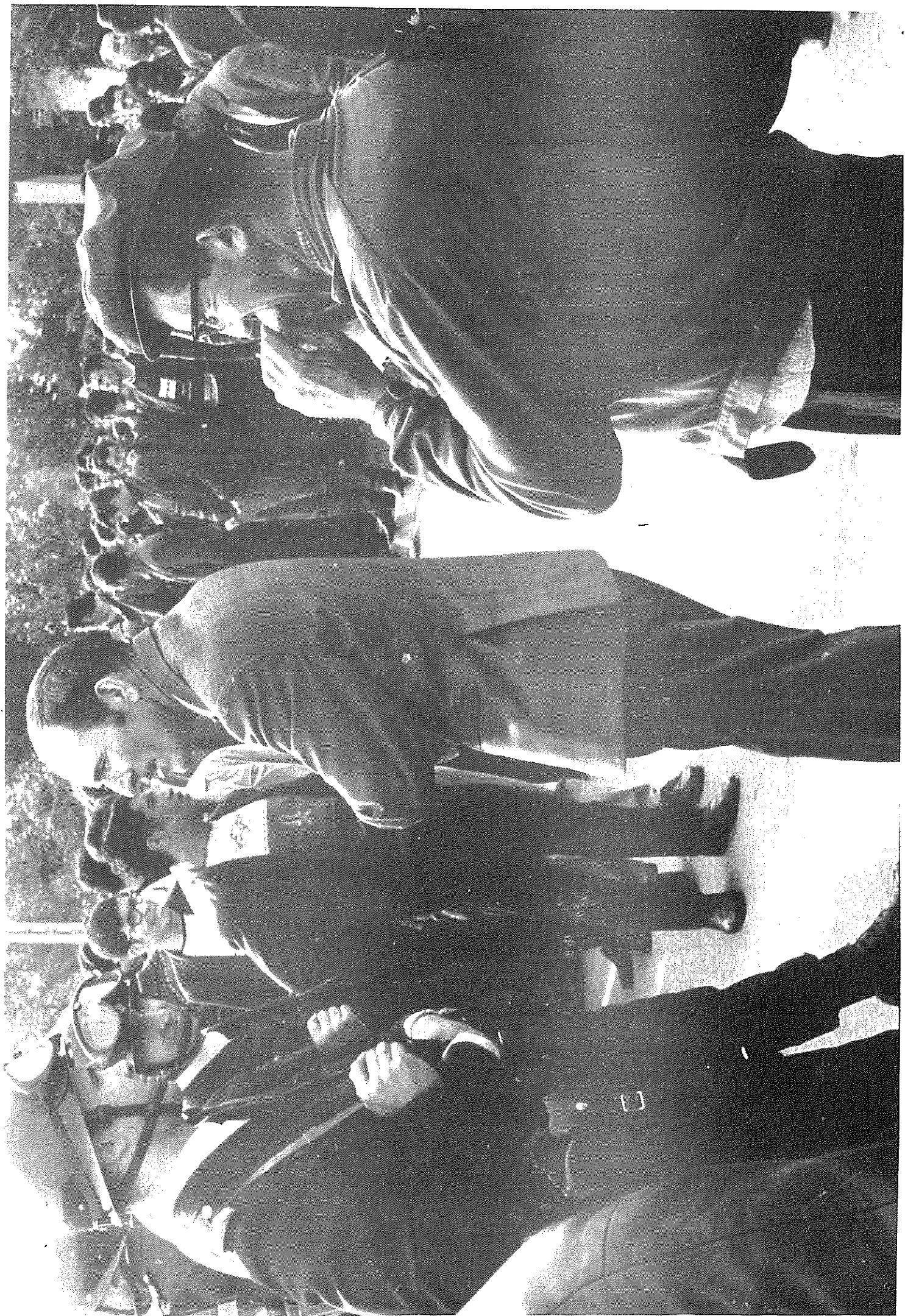
d richter

# SOMMAIRE

LES CLASSIFICATIONS: QUEL ENJEU ?	Page I
GRILLE DES CLASSIFICATIONS	Page I
LA COTATION DE POSTES	Page 2
LES CONFLITS SUR LES CLASSIFICATIONS	Page 3
LES GREVES MARQUANTES	Page 4
LES RESULTATS	Page 8
INQUIETUDES PATRONALES	Page II
INTERROGATIONS SYNDICALES	Page I2
REPNSES PATRONALES	Page I3
AMBIGUITES SYNDICALES	Page I4









En Mai 1980 se sont achevées les discussions entre la direction de la Régie Nationale des Usines Renault (R.N.U.R) et les organisations syndicales sur l'amélioration de l'accord d'entreprise.

La quasi totalité des propositions émanant de la Régie ont été contresignées par les représentants des travailleurs.

D'un côté la C.G.T avec la C.F.D.T, malgré tout plus nuancée sur ce point, présentent les résultats comme l'aboutissement des actions menées dans les usines, d'un autre côté elles en minimisent la portée soulignant que les revendications essentielles ne sont pas satisfaites.

Des nouvelles dispositions nous retiendrons plus particulièrement les aspects qui tournent autour des classifications ouvrières. En effet nous voulons montrer que l'offensive patronale actuelle n'introduit pas seulement la division par la multiplication des hors statuts chômeurs, intérimaires, contrats provisoires, soustraitance, mais aussi par la mise en cause des acquis antérieurs de ceux qui possèdent un statut, mise en cause suffisamment subtile pour recueillir l'assentiment des syndicats.

## I - LES CLASSIFICATIONS QUEL ENJEU ?

### GRILLE DES CLASSIFICATIONS

Il s'agit d'une grille hiérarchique. Le coefficient 100 est attribué à tel groupe d'emploi, le coefficient 110 à tel autre et ainsi de suite.

Pour le patronat une échelle de valeur codifiée s'inscrit évidemment dans la logique de ce qu'il nomme l'OST (Organisation Scientifique du Travail).

Pour les syndicats une grille présente l'avantage de clarifier la situation face à une anarchie totale. De même permet-elle la fixation d'objectifs revendicatifs-accession d'une profession à un coefficient, reconnaissance d'une qualification, rétrécissement de l'éventail hiérarchique, unification des grilles existantes.

Une certaine "convergence" patrons-syndicats s'établit donc à partir d'objectifs pour le moins inconciliables.

Dans la foulée du Conseil National de la Résistance, dans le cadre des espoirs nés de la libération, Parodi, Ministre du Travail et ses collaborateurs font accepter une grille de classifications qui depuis porte son nom.

En multipliant le coefficient d'un emploi par une valeur du point on obtient un salaire de base.

Dans les années suivant la guerre, la grille de classifications Parodi sert à l'établissement du salaire minimum garanti dans plusieurs conventions collectives de branche industrielle ou de région.



Encore faut-il ajouter tout de suite que les salaires minimum en question vont vite se retrouver très en dessous des salaires réels obtenus par les travailleurs, en particulier dans les grandes entreprises.

De surcroît pour un même coefficient, les patrons vont multiplier les taux, le salaire de base calculé à partir de la valeur du point ne formant que le taux le moins élevé.

Quant à la valeur du point, ils se garderont bien de lui donner une valeur unique, y compris dans une même entreprise, cette valeur variant suivant les coefficients.

Conséquences sans surprise, les sources de conflits ne manquent pas.

## LA COTATION DE POSTES

Avant 1952 les ouvriers de la Régie Renault étaient rémunérés pour la plupart au boni, le salaire de base étant multiplié par un chiffre lié à la quantité de pièces produites réellement.

Ce salaire au rendement, conséquence de l'application du Taylorisme, se proposait de combattre le freinage si décrié par les patrons à la fin du siècle dernier et au début du nôtre.

Mais toute trouvaille engendre sa parade. Les mouvements revendicatifs dans les ateliers vont démultiplier les salaires de base. Pour ne pas envenimer les relations, la hiérarchie locale cède souvent dès qu'un secteur bouge. En 1950 n'y-a-t-il pas quelques 400 taux de base parmi les ouvriers de Renault-Billancourt.....

Une telle situation devient difficilement acceptable pour la RNUR, car dans ces conditions comment résister aux nouvelles demandes d'augmentation qui surgissent....Par ailleurs l'établissement des feuilles de paie à partir du boni pose quelques problèmes. (l'informatique n'est pas encore là!!) Il faut aux patrons un système solide, bien charpenté, gérable centralement. Renault profite de l'ouverture de sa nouvelle usine à Flins pour introduire la cotation de postes.

L'étude de chaque poste de travail est effectuée suivant un certain nombre de critères; par exemple exigences mentales, compétence technique, exigences physiques, responsabilités, conditions de travail, chacun se divisant en rubriques précises. A chaque fois des points sont attribués. Leur cumul situe le poste de travail dans une "classe". Pour les ouvriers 17 classes sont créées, à chacune correspond un coefficient dans la grille de classifications. Il y a 5 taux de salaire par coefficient.

Le boni disparaît. Un service, la Mesure des Temps, calcule une cadence applicable à tous ceux qui occupent un même poste; il utilise pour y parvenir des tables de décomposition des gestes et vérifie en chronométrant. Celui qui n'effectue pas la cadence s'expose à des sanctions (avertissement, mise à pied, licenciement).

Avec la cotation de postes la direction pense disposer d'un outil rigoureux applicable partout, elle croit tenir les arguments techniques qui permettent de s'opposer aux pressions ouvrières.

En réalité elle ouvre la voie à une nouvelle série de conflits, conséquence directe du cadre ainsi fixé.

La critique du caractère scientifique de tout ce dispositif saute aux yeux :

- Pourquoi 17 classes et pas 10 ou 30, la RNUR n'a-t-elle pas essayé au cours des années 19 classes, voire même 21 à Billancourt ?

- Quelle signification donner à l'addition de 3 points pour l'habileté avec 5 points pour le bruit, sans parler de l'aspect subjectif des appréciations ? Ne cumule-t-on pas ainsi des carottes et des poireaux ?

La "rationalisation" pratiquée présente cependant un mérite, elle fixe des bases stables et officielles à la division entre ouvriers voulue par la Régie Renault .

Si l'application de la cotation de postes entre en vigueur au départ des nouvelles usines, par contre il faudra une longue période de transition pour l'appliquer dans les anciennes (Billancourt, le Mans).

## II - LES CONFLITS SUR LES CLASSIFICATIONS

Nous limiterons notre propos essentiellement aux ouvriers spécialisés, non seulement parce qu'ils sont les plus nombreux et les plus exploités, mais aussi parce qu'ils ont mené les luttes les plus conséquentes.

La cotation de poste, la grille des salaires qui en découle, portent en germe, nous l'avons déjà souligné, leur propre contestation. Très vite les travailleurs vont exiger le passage d'une classe à une autre ainsi que la suppression des classes les plus basses; ils vont demander le taux maxi de leur coefficient.

Bien que déjà présents avant 1968, les conflits sur les classifications vont prendre une ampleur inconnue jusque là dans les années qui suivent. Les grèves de Mai-Juin 1968 ont laissé cette question en suspens. La RNUR n'a pas voulu négocier à chaud sur ce "dossier complexe". Les syndicats ont enregistré l'engagement pris d'ouvrir des discussions quelques mois plus tard. La promesse sera tenue mais les classifications entreront en scène pour ne pas la quitter durant une décennie.

Comment se fait-il que la majorité des grandes grèves de l'après 1968 ont porté sur la grille des coefficients ? Après tout, demander le passage à un coefficient supérieur n'est-ce pas tomber dans un conflit catégoriel ? Que vont penser ceux qui possèdent déjà ce coefficient ? L'unité entre les uns et les autres va-t-elle pouvoir se forger ? La revendication d'une augmentation générale, égale pour tous, ne serait-elle pas plus unifiante, plus mobilisatrice ?

### . BRISER DES INEGALITES INSUPPORTABLES

Mai 1968 concrétise le vent de liberté qui rejette les injustices frappant les plus défavorisés. " A TRAVAIL EGAL , SALAIRE EGAL " s'écrie-t-on. Sur chaîne les ouvriers comparent,

les uns sont payés en classe 6, d'autres en 7, d'autres encore en 8. Bien que les postes ne soient pas les mêmes, chacun peut effectuer l'opération du camarade à côté et puis les raisons de la différence n'apparaissent pas clairement. Pour une même classe l'un reste bloqué au taux 2 tandis que l'autre a obtenu facilement le taux 5. Tout dépend du bon vouloir, de l'arbitraire des chefs.

"Non ce n'est plus possible" s'exclament jour après jour les groupes d'extrême gauche présents dans les usines. La C.F.D.T surtout, la C.G.T aussi expriment dans leur langage des préoccupations analogues.\* Sur un terrain déjà réceptif et sensibilisé, ces discours accélèrent la dynamique de la révolte.

. NE PAS RESTER OS, toute sa vie, en bas de l'échelle, sans possibilité de promotion, sans reconnaissance d'une qualification. La dignité des travailleurs refuse désormais un tel avenir. Ainsi accéder au PI (Professionnel 1er échelon) devient-il un objectif dont la popularité ne se dément pas.

. S'UNIFIER DANS L'ATELIER

Pour les immigrés, les jeunes, les ruraux qui arrivent massivement, souvent sans passé de luttes, dans ces usines automobiles aux dimensions monstrueuses, une histoire commune - l'unité - se constitue d'abord dans l'atelier.

La revendication sur la classe de salaire matérialise le rassemblement des travailleurs dans un lieu aux dimensions humaines. Elle concentre à la fois l'aspiration à un salaire plus élevé et une appréciation illusoire certes, sur le rapport de forces, car beaucoup s'imaginent qu'un patron donne plus facilement satisfaction à quelques dizaines ou centaines d'ouvriers qu'à tout le personnel de l'entreprise.

## LES GREVES MARQUANTES

Nous avons concentré dans un tableau ci-contre les actions les plus significatives des travailleurs autour des classifications. (Nous n'avons pas mentionné les centaines de conflits dont la durée n'excède pas quelques heures ou quelques jours.)

. Notons que la responsabilité des premières hostilités spectaculaires en 1969 revient à la direction de la RNUR qui applique, au Mans, peu avant les discussions sur les classifications son système avec une rigueur implacable. En effet l'analyse des postes dans le nouvel atelier des "trains" conclut à une baisse du salaire pour une partie des ouvriers concernés... en raison de l'amélioration des conditions de travail. On frise la provocation.

\* Nous ne cherchons pas à nier, au détour d'une phrase anodine, les violentes polémiques qui ont opposé les groupes révolutionnaires aux organisations syndicales dans l'après 68. Mais les divergences ont surtout porté sur la stratégie des luttes, sur la démocratie et non sur la dénonciation de la condition ouvrière.

La caractéristique essentielle des grèves sur les classifications porte sur leur étendue territoriale limitée au départ, quelques dizaines, voire quelques centaines de travailleurs concentrés sur un atelier.

Grève bouchon, grève thrombose qui pose rapidement la question de l'extension du conflit d'abord à l'ensemble de l'usine, ensuite aux autres usines.

Les lock-outs tombent inévitablement si l'épreuve de force dure quelque temps. De même les affrontements physiques avec les régleurs, agents de maîtrise et cadres se multiplient-ils si la direction décide de les utiliser comme "jaunes" remplaçant les grévistes. Alors s'enclenchent le cycle de la répression : constats d'huissiers, saisie des tribunaux, expulsions, licenciements.

Dans notre tableau, une exception notoire : "la grève de l'enthousiasme" par les OS du Mans en 1975.

La revendication initiale ne porte pas sur les classifications, les OS veulent 250 francs uniformes de plus sur le salaire de base chaque mois.

Première grande grève, après 1968, sur une revendication générale, la direction lui répondra finalement en terme de classification.



Dates	Durée	Usine	Atelier	Revendications	Extension	Remarques
24.2.69	8 Jrs	Le Mans	326 OS trains bâtiment GG	classe 6 en pré paration. Classe 7 en chaîne	OS du Mans éconduisent les cadres	lock-out dans plusieurs usines
14-28. Octobre 1969	2 sem.	Le Mans	89 OS des traitements therm.	égalité avec ateliers de travail à chaud	occupation du Mans en riposte au lock-out	lock-out partiel puis total au Mans
début avril 25.5.1971	7 sem.	Le Mans	82 OS du FF	une classe supplémentaire	occupation du Mans 30.4. de Billan 7.5 bagarres à Flins 7 Mai	lock-out dans toutes les usines
21-27.6.72 22-29.6.72	I sem. 8 Jrs	Sandou Flins	336 OP 650 OP	égalité avec les nouveaux coefficients attribués aux régisseurs	Grève des OP a débuté par des grèves part. à Sandou et Cléon	
21.3-9.4.73 29.3-9.4.73 29.3-9.4.73	20 Jrs 12 Jrs 12 Jrs	Billan Flins Sandou	380 OS Pres. 600 OS Pres. 300 OS	PI F PI F PI F	partie de Billan. la grève s'étend à Flins et Sandou	7.000 OS lock-outés à Billan. Le 30.3 affront. ouvriers-maîtrise à Flins = I licenc.
9.30.4.73	3 sem.	Billan	7.000 OS	Paiement 100% des jours de lock-out		3 licenciements
II.25.4.73	2 sem.	Flins	2000 OS Sel et R5 t61.	classe 9 maxi pour tous-PI F pour travaux plus durs	échec à Flins	lock-out I7.4 24 licenciements
II.17.2.75	I sem.	Billan	200 Caristes	I seul PI au coef. 180	débrayages et défilés des caristes Flins	3.000 OS lock-outés à Billan.

Dates	Durée	Usine	Atelier	Revendications	Extension	Remarques
20.24.2.75	5 Jrs	Billan	800 OS chaîne Sel. et Mécan	taux maxi pour tous. revaloris des coeffi.		I7 licenciements
10 février 15.4.1975	9 sem.	Le Mans	4.000 OS	250fr pour tous	échec malgré quelques débrayages	grève de l'enthousiasme=coulage des cadences réduction d'horaire lock-out dans les usines - 2 H.de chômage par jour au Dpt 74
22 Janvier 9.2.76	18 Jrs	Billan	80 OS des chaînes peint.	P. I		
19 Mars 15.4.1976	4 sem.	Billan	I20 trav. des fonderie	5 points sup- plémentaires		
10 et 28 Juin 1976	19 Jrs	Flins	I60 trav. du Centre Livreur	classifi. supér pour tous	échec	procès d'un huis- sier contre un délégué C.F.D.T
19-26.1.77	1 sem.	Billan	500 ouvriers chaînes fer.	Coef. I80 pour tous les OS	quelques débrayages	900 ouvriers en chômage
26 avril 12.5.1978	15 Jrs	Flins	I30 OS des Car. de sièges	P I	échec mais souscription solidarité importante	production assurée ailleurs
19 Mai 27.6.1978	6 sem.	Flins	550 OS Presses	P I	échec malgré plus débrayages à Flins. Grève avec occup. à Cléon débray. à Sandou	lock-out, 2 expuls par CRS-45 licenc

Billan = Billancourt Pres. = Presses  
Sandou = Sandouville Sel. = Sellerie  
T01. = Tôlerie

## LES RESULTATS

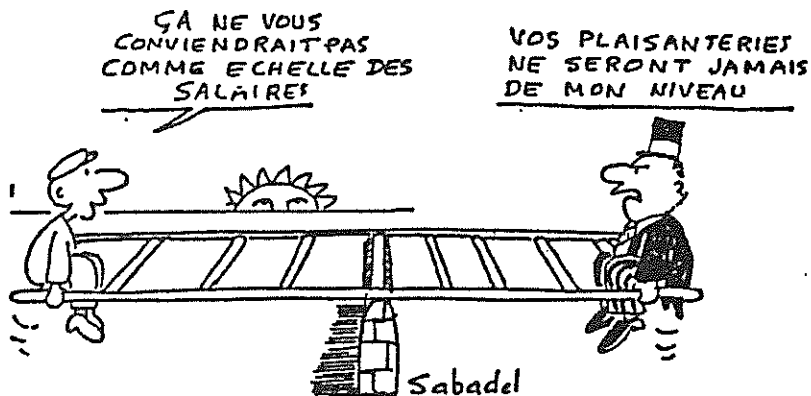
Sur la grille hiérarchique les modifications arrachées par les travailleurs sont frappantes.

En 1971 la R.N.U.R crée un PI Fabrication, en 1975 il ne reste plus qu'un seul PI (au moins en théorie. Il reste des PI à un taux dit dérogé qui sont d'anciens PI B que la R.N.U.R devait faire passer P2. Leur nombre diminue petit à petit. Comme toujours le provisoire dure longtemps.)

Les glissements de coefficients parlent également d'eux-mêmes (voir tableaux). Entre 1968 et 1975 le coefficient minimum passe de 112 à 165. Sur la même période, de 56 taux jusqu'au PI il ne reste plus que 10 taux, encore faut-il ajouter que les taux d'embauche ne durent que trois mois....

Les possibilités de division ont été réduites. Curieusement pourtant, les militants comme les travailleurs mesurent mal l'importance de ces acquis. Dans la mémoire collective se sont d'abord imprimées les difficiles conditions qui ont prévalu lors des grèves : durée, isolement, lock-out, licenciement, perte d'argent.

Lorsqu'on interroge les ouvriers en leur demandant quels succès notables ils ont remportés en dix ans, le haussement d'épaule désabusé et critique domine largement.



GRILLE JUIN 1968							
I2 Coefficients - 56 Taux							
Catégorie	Classe	Coef.	Taux				
			I	2	3	4	5
M	I	I12					-
M	2	I16	-	-	-	-	-
M et ONS	3	I21	-	-	-	-	-
ONS et OS	4	I25	-	-	-	-	-
ONS et OS	5	I30	-	-	-	-	-
OS	6	I34	-	-	-	-	-
OS	7	I39	-	-	-	-	-
OS et PI	8	I43	-	-	-	-	-
OS et PI	9	I48	-	-	-	-	-
PI	10	I53	-	-	-	-	-
PI	11	I58	-	-	-	-	-
PI et P2	12	I63	-	-	-	-	-

GRILLE JUILLET 1969

I0 Coefficients - 34 Taux					
Catég	Classe	Coef	Mini	Moyen	Maxi
ONS	4	I25	-	-	-
OS	5	I30	-	-	-
OS	6	I35	-	-	-
OS	7	I40	-	-	-
OS	8	I45	-	-	-
OS	9	I50	-	-	-
OS	10	I55	-	-	-
OS	11	I60	-	-	-
			A B	C D	E
PI		I55	-	-	-
PI		I65	-	-	-

GRILLE JUIN 1971					
9 Coefficients - 31 Taux					
Catég	Classe	Coef.	Taux		
			mini	moyen	maxi
M	5	I41	.	.	.
OS	6	I45	.	.	.
OS	7	I49	.	.	.
OS	8	I53	.	.	.
OS	9	I57	.	.	.
OS	10	I61	.	.	.
OS	11	I65	.	.	.
			A B	C D	E
PI F		I62	.	.	.
PI		I68	.	.	.

GRILLE JUIN 1973				
6 Coefficients - 22 Taux				
Catég	Coef	Mini	Moyen	Maxi
APA	I50	.	.	.
APB	I55	.	.	.
APC	I60	.	.	.
APQ	I65	.	.	.
		Emb.	C D	E
API A	I70	.	.	.
API B	I80	.	.	.



M = MANOEUVRE

ONS = OUVRIER NON SPECIALISE

OS = OUVRIER SPECIALISE

PI = PROFESSIONNEL I<sup>er</sup> ECHELON

AP = AGENT PRODUCTIF

APQ = AGENT PRODUCTIF QUALIFIE

API = AGENT PROFESSIONNEL  
I<sup>er</sup> ECHELON

GRILLE 1975			
Catég	Coef	taux emb	taux emploi
APB	I65	.	.
APC	I70	.	.
APQ	I75	.	.
API	I80	taux emb	C D E
		.	. . .
4 Coefficients - 10 Taux			

L'évolution du nombre de PI éclaire avec vigueur l'intensité du combat mené par les OS.

5.118 PI F (PI Fabrication) sur 71.533 ouvriers soit 7,2% au 30.10.72  
16.470 PI sur 75.770 ouvriers soit 21,7% au 31 Octobre 1979.

Sur ces PI une importante majorité a des fonctions analogues, aux anciens PI F, les OP titulaires de C.A.P devenant très vite P2.

Tout aussi significative l'évolution du pourcentage d'ouvriers spécialisés dans la population ouvrière de la R.N.U.R.

année	% des OS	% des OP
1965	72,2	27,8
1969	77,4	22,6
1972	68,3	31,7
1979	54,8	45,2

En 1973 la direction de la R.N.U.R annonce au cours des discussions avec les organisations syndicales qu'elle abandonne la cotation de poste, remplacée par ..... l'évaluation de poste.

Des définitions générales permettent dorénavant d'apprécier le coefficient attribué. Voici à titre d'illustration deux de ces définitions :

AGENT PRODUCTIF CATEGORIE B. COEF. I65

" Chargé de travaux simples, de caractère répétitif ou très similaire,  
" avec aménagements ou ajustements éventuels de détails de certains moyens..... l'acquisition du mode opératoire et l'adaptation au travail  
" sont de l'ordre d'une semaine.

AGENT PRODUCTIF QUALIFIE COEF. I75

" Chargé de travaux à caractère répétitif ou très similaire, le mode  
" opératoire nécessitant divers réglages et aménagements successifs  
" des moyens rendus délicats par la grande précision requise ou la  
" variété des situations....  
" L'acquisition du mode opératoire et l'adaptation au travail sont de  
" l'ordre d'un mois.

Au passage l'OS a disparu cédant la place à l'agent productif. De toute façon ces changements de dénomination à visée psychologique traduisent à la fois les succès des travailleurs sur le terrain et la prise de conscience dans l'opinion publique.

Le deuxième problème inhérent à la cotation de poste touche au déclassement. Que devient un ouvrier placé sur un poste moins coté ? Que se passe-t-il si les caractéristiques de son poste changent ? Qu'arrive-t-il à quelqu'un ne pouvant plus tenir un poste en raison d'une maladie, d'un accident du travail, ou tout simplement de l'âge .....

Au début la R.N.U.R a bien l'intention d'utiliser le déclassement, menace redoutable entre les mains des agents de maîtrise.

Cette question devient l'un des éléments essentiels des conflits. Après plusieurs victoires partielles dans les ateliers, la Régie Renault concède des garanties introduites dans les accords d'entreprise.

### III - INQUIETUDES PATRONALES

L'édifice s'est effondré, la R.N.U.R a du concéder une grille beaucoup plus simple.

Cependant la conjoncture économique change, l'industrie automobile ne connaîtra plus de boom durable avant longtemps. A partir de 1973 sur un marché fluctuant, voire rétréci, la concurrence entre les grandes multinationales s'accroît.

Durant la période d'expansion la Régie Renault finissait par céder sur les revendications car elle désirait sortir les voitures commandées.

Pourtant la réaction aux grèves bouchon s'organise. "Comment une minorité d'ouvriers peut-elle s'octroyer le droit de bloquer une ou plusieurs usines ?" proclame la direction.

Conforté par le nouveau contexte économique, l'appareil répressif se met en place :

- 25 licenciements à Flins, 3 à Billancourt en 1973
  - 19 à Billancourt en 1975
  - 45 à Flins et 6 à Sandouville en 1978
- tous pour "fautes" durant les grèves.

La conviction s'installe chez les cadres dirigeants que l'entreprise a trop donné. En lâchant dans un secteur une classe de plus on déclenchait l'effet de boule de neige. La chaîne des conflits sans fin se perpétuait.

Sur ce point Vernier Paillez, nouveau P.D.G de la R.N.U.R depuis 1976 critique ouvertement la politique de son prédécesseur devant une hiérarchie convaincue.

La grille de 1975 devient alors une forteresse que l'on défendra sans faille, le château de cartes ne s'écroulera plus.

" Si tous les OS deviennent PI, les PI voudront le P2, les P2 le P3 et ainsi de suite. D'ailleurs les prémices sont là. Déjà dans quelques secteurs des caristes exigent le P2. Il y a 10 ans ils n'étaient qu'OS.

Depuis 1975 la direction répond par un non glacial à toutes les revendications sur les classifications quelle que soit la durée des conflits, quelles que soient les conséquences immédiates pour l'entreprise.

"S'il faut mourir, mieux vaut mourir d'une crise cardiaque que d'un cancer" déclarait VERNIER PAILLEZ en 1978, ajoutant évidemment que la R.N.U.R n'avait pas l'intention de mourir ni de l'un ni de l'autre.

La nouvelle ligne de conduite se résume ainsi : évolution dans les classifications oui, mais s'il y a changement dans la nature du travail effectué.

Dans les ateliers les agents de maîtrise se plaignent amèrement : avec la grille établie en 1975 ils n'ont plus de marge de manoeuvre, impossible de marquer la différence, de gratifier les meilleurs. Les mécanismes de l'autorité ne peuvent plus s'exercer avec la même efficacité.

Comment les rétablir ?

## IV - INTERROGATIONS SYNDICALES

Les organisations syndicales montrent un certain embarras compréhensible d'ailleurs sur la question des classifications.

En effet elles ont d'abord dû affronter les ouvriers professionnels titulaires d'un C.A.P. Ces derniers, conscients de posséder un métier, une qualification acquise par la formation, acceptent assez mal l'irruption des OS dans le groupe des OP.

L'unité OS-OP s'en est fortement ressentie.

Toutefois les OP ne défendent-ils pas un privilège ?

Elles ne peuvent ensuite que rester perplexes sur le sens que prendrait un glissement permanent des appellations. Un cariste PI aujourd'hui, P2 dans cinq ans, P3 dans 10 ans....Faut-il se battre sur des dénominations sans rien changer au contenu du travail ?

Mais comment imposer l'évolution professionnelle des ouvriers dans le cadre de la division capitaliste du travail, de la parcellisation, de l'émiettement des tâches ?

Certes la R.N.U.R s'est engagée à examiner la situation d'un travailleur n'ayant pas changé de coefficient durant 8 ans, mais sans que cela se traduise pour autant par l'engagement d'une promotion. Réponse dérisoire donc, sans commune mesure avec l'ampleur de la question.

Un ingénieur, en trente ans de carrière possède 90 chances sur 100 de doubler son coefficient. Un OS possède à peine 2 chances sur 100 d'en faire autant.

Alors faut-il se battre pour la recomposition et l'enrichissement des tâches ? Une telle orientation conduit à demander la modification de la nature du travail, sa réalisation aboutirait à des glissements dans la grille hiérarchique sans heurter sa logique.

Cependant les organisations syndicales demeurent méfiantes et sceptiques. Spontanément les travailleurs ne réclament pas l'enrichissement des tâches, car pour eux, changement égal accroissement de l'exploitation, l'expérience concrète vécue le démontre suffisamment. Les patrons ne recherchent-ils pas avant tout des gains de productivité et la diminution des coûts salariaux aux dépens des ouvriers ?

Sans combattre l'enrichissement des tâches, les syndicats ne le choisissent pas en général comme cheval de bataille. Tout au plus se montrent-ils attentifs aux expériences.

Quelle solution reste-t-il pour assurer une évolution continue dans la grille ? une bien sûr, la plus simple, la promotion à l'ancienneté.

La C.G.T et la C.F.D.T vont effectuer ce choix.

## V - REPONSES PATRONALES

Pour redonner aux agents de maîtrise une partie du pouvoir perdu par la diminution des classes et des taux, la Régie Renault va réintroduire massivement une vieille pratique : les primes individuelles et les enveloppes, parfois même versées de la main à la main. La politique de la tête du client retrouve tous ses droits. Bien sûr l'idéologie de la récompense couronne le tout : les plus méritants, ceux qui font preuve d'initiative ont droit à une contre partie.

Bien qu'elle refuse de toucher à la grille des classifications, la R.N.U.R n'en est pas moins obligée de reconnaître qu'un problème existe au niveau de l'évolution professionnelle des ouvriers.

Les équipes de technocrates imaginent l'U.P.A (Unité pratique d'Atelier) proposée lors des discussions après les conflits de 1978. La R.N.U.R reconnaît que l'ancienneté apporte de l'expérience dans la pratique et désire en tenir compte. Mais qui dit acquisition d'une expérience par le temps passé en atelier, parle de présence réelle et non d'ancienneté tout court. Voilà le tour est joué.

Tous les 225 jours de présence effective un ouvrier touche une U.P.A soit une somme de 72 francs (en 1978) donnant aussi droit à un supplément mensuel au salaire (72 frs divisés par 12) de 6 francs jusqu'à la période suivante.

Le système cumulatif se complique de gratification. Toutes les 5 U.P.A on en acquiert une sixième.

Présence	somme versée	supplément mensuel
1 fois 225 jours	72 Fr	6 Fr
2 " " "	144 Fr	12 Fr
3 " " "	216 Fr	18 Fr
4 " " "	288 Fr	24 Fr
5 " " "	350+72= 422Fr	36 Fr
etc.		

La Régie Renault refuse d'initialiser sa proposition en s'appuyant sur l'ancienneté réelle des ouvriers, au plus accorde-t-elle 4 UPA, la grande majorité ne partant qu'avec une seule.

Cette construction aussi complexe qu'abracadabrante reçoit un accueil d'autant plus indifférent parmi les ouvriers que les sommes en jeu apparaissent ridicules sur la feuille de paie (6Fr au mieux 24Fr chaque mois après le premier versement).

En 1980 la direction insiste, améliore et ajoute. Cette fois toutes les 5 UPA les ouvriers bénéficieront de deux points supplémentaires sur leur coefficient, avec toutes les conséquences en cascade sur le salaire de base et les primes. Elle espère ainsi rendre tout cet échafaudage populaire au bout de quelques années.

En tous les cas quel retour en arrière ! D'ici quelques temps plus un seul salaire ne ressemblera à un autre. La multiplication des coefficients ressurgira à l'envie.

Chassez le naturel patronal par la porte, il revient au galop par la fenêtre.

## VI - AMBIGUITES SYNDICALES

Si la première mouture des UPA en 1978 n'avait reçu que l'acquiescement des syndicats minoritaires dont FO et CGC, accompagné des sarcasmes tant cégétistes que cédétistes, la seconde avec incidence sur les coefficients a rencontré plus d'écho.

La C.G.T et la C.F.D.T ont donc signé, cette dernière très divisée, à une faible majorité.

Les organisations syndicales voient s'ouvrir une porte, celle de la promotion à l'ancienneté. Maintenant s'agira-t-il pour elles d'agrandir la brèche, d'une part en supprimant les clauses restrictives, d'autre part en augmentant le nombre de points attribués ? Voilà comment se présente le débat pour ceux qui émettent un avis favorable.

Les critiques cependant viennent d'elles-mêmes.

Outre l'acceptation assez inquiétante d'un système basé sur le présentisme (les absences maladie, accidents du travail, congés sans solde, défavoriseront une bonne partie des ouvriers). Outre le lien renforcé avec une entreprise donnée (rappelons qu'il existe déjà une prime d'ancienneté pour maintenir une appartenance maison) le principe "à travail égal salaire égal" se disloque. La division réapparaît sous couvert d'un nouvel avantage.

Certes les propositions alternatives ne courent pas les rues en matière d'évolution professionnelle.

Les ouvriers spécialisés ne retiennent pas comme objectif prioritaire la formation aussi bien générale que professionnelle durant le temps de travail car ils ne croient pas que les débouchés correspondants existent; En ce sens ils font preuve de réalisme.

L'enrichissement des tâches, dans les limites fixées par les patrons, peut n'exposer qu'à un marché de dupes, sans parler des risques momentanés d'intégration qu'il comporte.

Tout se passe comme si nous acceptions la nature du travail imposé par le capitalisme comme une fatalité sur laquelle nous ne pouvons peser.

" Bosser sera toujours emmerdant, il y aura toujours des OS. Alors, pourquoi ne pas assurer son avenir à l'ancienneté en réduisant au maximum la durée du travail ? "

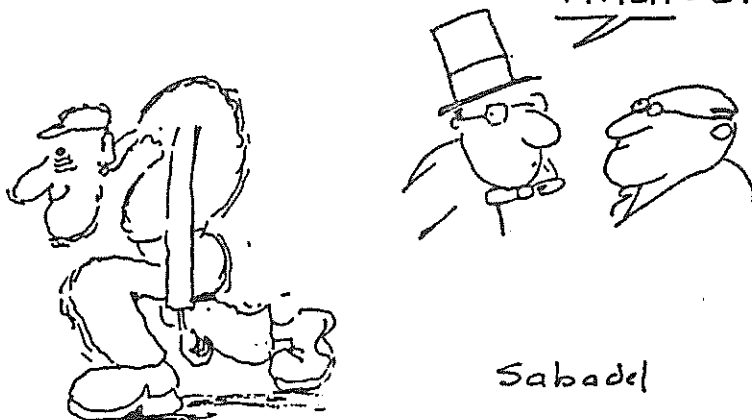
Aveu d'impuissance qui laisse le champ libre à la bourgeoisie dans le domaine de la division sociale du travail.

ADMETTRE IMPLICITEMENT LA COUPURE TEMPS DE TRAVAIL-  
TEMPS LIBRE, LA SEPARATION TRAVAIL REPETITIF DEVALORISE -  
TRAVAIL CREATIF (MANUEL ET INTELLECTUEL) N'EST CE PAS  
ABANDONNER UN ASPECT ESSENTIEL DE LA LUTTE DES CLASSES ?

JUIN 1980

D. RICHTER

IL BOSSE BIEN...  
ET JAMAIS  
MALA DE!



**PRINTEMPS 1982**

**DEVANT LE RAS LE BOL  
DES OUVRIERS  
LA REGIE RENAULT  
A CEDE**

**F. LAURET.**

**D. RICHTER.**

## DEVANT LE RAS LE BOL DES OS LA REGIE A CEDE

Dans ce document nous avons l'intention de raconter puis de tirer un bilan des conflits qui ont secoué l'usine de Renault Flins durant les premiers mois de 1982.

Ces conflits sont d'autant plus intéressants qu'ils ne se sont pas cantonnés à une seule catégorie d'ouvriers, en effet, successivement les OP, les caristes, les OS et PI de production se sont battus sur leurs revendications.

Les ouvriers professionnels c'est l'aristocratie ouvrière qui se sent mal dans sa peau.

Les caristes, ceux qui conduisent les engins de manutention, sont pour la plupart d'anciens OS ; la place est d'ailleurs très demandée et même s'il s'agit souvent du baton de maréchal, le sentiment de posséder un métier s'affirme fortement. Il sont entre deux.

Les ouvriers spécialisés ce sont les laissés pour compte du travail à la chaîne, -parcellisé, répétitif, en miettes-, la liste des mots pour le caractériser ne fait que s'allonger au fil des années.

Bien sûr les grèves de Flins s'intègrent dans la longue série des mouvements sociaux qui ont marqué la Régie RENAULT dans l'après -mai/juin 68-, mais de plus elles se situent dans une période spécifique, celle d'un gouvernement de gauche.

Depuis Mai 81, des luttes importantes ébranlent les usines de l'automobile - RENAULT, SANDOUVILLE, PEUGEOT SOCHAUX, RENAULT BILLANCOURT, MAUBEUGE CARROSSERIE MONTAGE, RENAULT FLINS, CITROEN AULNAY, LEVALLOIS, TALBOT POISSY-,

Il serait absurde de ne déceler là que des coïncidences, la révolte, la rancœur accumulées se transforment en vent de liberté, mais pour accoster quels rivages en ces temps de crise économique.

Il n'est pas indifférent de noter, dès l'introduction, l'échec des deux politiques sociales qui ont coexisté dans l'automobile française depuis 1945. Trop longtemps on a clamé que les soubressauts qui agitaient Renault défavorisaient l'entreprise nationalisée par rapport à son concurrent Peugeot. Aujourd'hui cette image d'Epinal peut à son tour se ranger dans un placard.

Certes les composantes de PSA avaient tiré jusqu'au bout une certaine logique du taylorisme : pour imposer un travail où l'individu n'est plus qu'un tout petit pion pressuré, il faut une discipline de fer adoucie parfois de quelques carottes. SIMCA, CITROEN et enfin PEUGEOT ont su introduire un ordre fascisant soit direct sans fard, soit sournois.

La RNUR aiguillonnée par l'humanisme issue de la résistance, a cru pouvoir acheter la paix sociale par une politique de compensation. Mais il n'existe pas de contrepartie aux dégâts du travail à la chaîne et Renault malgré ses espoirs, n'a pu éviter les grandes grèves contrecarrées par la répression.



Les constructeurs ont misé sur une main d'oeuvre d'origine rurale dans les usines décentralisées, d'origine immigrée dans les métropoles et aujourd'hui sur la pression du chômage pour assurer la pérennité d'une exploitation sans secousses. Ils se sont, en grande partie, **TROMPÉS**

Ils ont soit embrigadé le personnel dans des syndicats "jaunes" (groupe PSA), soit déstructuré quotidiennement les velléités lorsqu'elles se manifestaient (Renault).

Autant dire que le syndicalisme de classe restait pauvre en adhérents dans l'automobile. Il est vrai que des travailleurs sans passé de luttes s'avèrent particulièrement maléables, ils mettent du temps (combien?) pour se construire une conscience collective, une histoire commune. Mais il serait vain d'expliquer, surtout chez Renault, la faiblesse de la syndicalisation par la seule attitude patronale utilisant habilement des facteurs sociologiques favorables. Les organisations syndicales CGT et CFDT portent une responsabilité importante, par leur pratique, dans la "désyndicalisation". Les travailleurs ne refusent pas d'adhérer, mais très vite ils ne voient pas l'utilité de garder une carte qui ne leur apporte quasiment rien. L'absence de débats démocratiques, patiemment recherchés comme les polémiques boutiquières incessantes fortifient la délégation de pouvoir aux délégués.

Toujours est-il qu'à Flins à la fin de l'année 1981, à peine plus de 5% du personnel s'acquitte régulièrement d'une cotisation chaque mois.

Cela n'empêche pas de voter pour les organisations syndicales encore que le taux réel d'abstention, ne soit pas négligeable, Cela marque à la fois la nécessité reconnue d'avoir des représentants et la distance qui sépare du syndicat.

Cette toile de fond marque les événements que nous allons décrire.

## **CLASSIFICATIONS**

### **ET APPARITION DES U.P.A.**

Le conflit de MAI/JUIN 68 avait laissé en suspens la question des grilles de classification. Presque toutes les grandes grèves qui suivent, portent sur ce thème. Une seule exception majeure, la grève de l'enthousiasme des OS du Mans en 1975, mais la Régie Renault répondra en termes de classification à la revendication initiale, 250F de plus par mois pour tous.

Qui ne se souvient des slogans "A travail égal, salaire égal" - "Ne plus rester OS toute sa vie".

Jusqu'en 1975, chaque grand mouvement, ou presque, est suivi d'une re-fonte de la grille des classifications.

Date	Grèves marquantes	date	Grille des classifications jusqu'au PI	taux
Fév. 69	OS des trains au Mans	Juin 68	I2 Coefficients	56 taux
Av.-Mai 71	OS du mans puis Billancourt	Juill 69	I0 Coefficients	34 taux
Mars-Av. 73	OS Presses Billancourt, Flins, Sand.	Juin 77	9 Coefficients	31 taux
Fév.-Av. 75	OS Sellerie- Tôlerie R5 Flins OS Caristes Bill. et Flins	Juin 73	6 Coefficients	22 taux
	OS Bill. et surtout le Mans	Mai 75	4 Coefficients	10 taux

°° appliquée rétroactivement au 1er Mars 1975.

Après 1975, la RNUR se raidit, elle estime ne plus pouvoir ~~bousculer~~ s'il n'y a pas de modifications réelles dans la nature du travail effectué. Le choc pétrolier et la crise sont aussi passés par là, de même que le changement de PDG.

En 1970, 1977, 1978 les grèves de Billancourt, Flins, Cléon se soldent par des échecs.

Soucieuse de ne plus bousculer la grille, la direction avait également créé suite aux conflits de 1975 un complément mensuel uniforme de faible valeur mais qu'elle se proposait de revaloriser le cas échéant.

Les incertitudes de la conjoncture tout comme la politique de la récompense collective l'orientent plutôt sur des versements spéciaux uniformes non renouvelables qu'elle peut distiller quand elle veut.

Ces orientations ne suffisent pas puisque Renault est ébranlé en Mai-Juin 78 par la grève des presses de Flins, l'occupation de Cléon et les débrayages de Sandouville.

Depuis quelques temps déjà la RNUR réfléchit à un système, ne coûtant pas cher au départ, répondant à ses impératifs et apportant de nouveaux avantages aux ouvriers dans le temps.

Elle invente donc l'Unité Pratique d'Atelier (U.P.A.)

Une U.P.A. correspond à l'époque à 225 jours de présence dans l'atelier car pour "acquérir l'expérience du savoir faire il faut être là". La maladie les accidents du travail, les congés sans solde ou de maternité font prendre du retard dans l'acquisition des UPA. Une UPA rapporte 6F chaque mois et 72 F au moment où on l'atteint.

Tous les 5UPA on a droit à une sixième.

Temps de présence	Ponctuellement	Mensuellement
( <sup>oo</sup> )		
au bout d' <sup>I</sup> fois 225 jours de présence:	72F <sup>oo</sup>	6F
2	72F	12F
3	72F	18F
4	72F	24F
5	144F	36F
6	72F	42F
-----	-----	-----
10	144F	72F

(<sup>oo</sup>) : 220 jours à partir de 1980 compte tenu des congés supplémentaires accordés en 1982.

<sup>oo</sup> : 84 F en 1982.

Cette construction aussi abracadabrante que compliquée passe d'autant plus inaperçue lors de son application en septembre 78, que les sommes mises en jeu apparaissent dérisoires. Evidemment l'initialisation du système ne prend pas en compte la présence antérieure réelle : elle s'effectue au rabais. Les ouvriers les plus anciens obtiennent tout au plus 4 UPA et l'immense majorité (moins de 10 ans d'ancienneté) une seule UPA.

Pour donner une idée du résultat des luttes d'OS entre 1968 et 1978, nous avons calculé l'évolution du salaire d'un ouvrier en classe 4, taux 3 passé APB taux d'emploi en intégrant toutes les modifications intervenues (augmentations générales, changements de coefficients, primes supplémentaires, acquisition d'une UPA...) et en gardant pour plus de clarté la même ancienneté.

Indice des prix	: valeur au : I.01.68	: valeur au : 31.12.78	: Progression du pouvoir d'achat de l'OS C I4
			: suivant la référence
INSEE Paris	: 100	: 237,2	: par rapport à l'indice INSEE
CFDT	: 100	: 278,4	: + 30,9 %
CGT	: 100	: 308,8	: par rapport à l'indice CFDT
Salaires			: +11,6 %
SMIG	: 100	: 526,1	: par rapport à l'indice CGT
Augmentations générales Renault	: 100	: 276,0	: + 0,6 %
OS CI4 APB	: 100	: 310,6	

Ce serait toutefois une grave erreur de ne considérer que l'aspect salaire dans les luttes sur les classifications, la volonté de combattre la division aussi bien que la recherche d'une dignité par l'évolution professionnelle (ne pas rester en bas de l'échelle) s'imposent en permanence.

En 1978 les organisations syndicales CGT et CFDT accueillent les UPA avec des sarcasmes, la direction n'obtient que la signature d'organisations minoritaires telles FO et la CGC. Mais déjà, la CFDT et la CGT du Mans s'affirment plutôt favorables.

Pour briser l'indifférence qui entoure les UPA, la Régie Renault propose une "amélioration" en 1980 : l'acquisition de 5 UPA apporte 2 points supplémentaires sur le coefficient. Les ouvriers ainsi dotés sont appelés "commissionnés".

Cette fois toutes les organisations syndicales signent. L'évolution à l'ancienneté marque un point.

Dans la CFDT la décision n'est acquise qu'à une faible majorité.

La section Renault Flins, comme celle de Billancourt, refuse un système basé sur le présenteisme, mais d'autres structures rétorquent que rien n'empêche de faire sauter par la suite les éléments négatifs.

La CFDT Renault Flins ajoute qu'il s'agit finalement, d'un pas en arrière car des personnes effectuant le même travail se retrouveront à des coefficients différents. De surcroît le risque d'abandonner l'objectif d'une mobilisation sur une modification profonde de la nature du travail s'accroît.

Si la RNUR espérait diminuer l'absenteïsme par les UPA, elle s'est fourvoyée. Celles-ci passent toujours inaperçues. L'entreprise nationale cherche toujours à concilier les contraintes de la production et ce qu'elle perçoit des aspirations des travailleurs. Il lui faut pallier à un absentéisme important subissant de brusques variations, et s'adapter aux demandes changeantes du marché. Pour y parvenir, il faudrait des ouvriers acceptant d'occuper plusieurs postes, suivant les besoins.

Or la mobilité s'avère mal vécue dans les usines de montage, elle apparaît le plus souvent comme une sanction inspirée par l'arbitraire des chefs. Par contre la polyvalence existe sans trop de problèmes dans les usines de mécanique.

La Régie Renault veut en quelque sorte motiver ses ouvriers. A la rentrée 1981, les conflits d'envergure reprennent dans deux usines

Sandouville	:	Sept-Nov	:	OS des chaînes sellerie
Billancourt	:	Sept	:	Peintres en cabine
Billancourt	:	Oct	:	OS du carrousel moteur
Billancourt	:	Oct-Nov	:	OS des grandes presses
Billancourt	:	Oct	:	OS des chaînes mécanique

Les ouvriers des chaînes sellerie à Sandouville réagissent à une réorganisation complète de l'atelier qui se traduit par une aggravation considérable des conditions de travail, les cycles opératoires étant souvent divisés par deux. Ils exigent 160 personnes supplémentaires. Chaque jour les OS procèdent à de courts dé rayages, mais à la fin devant l'inertie de la RNUR ils durcissent grèves et manifestations. Lors d'un vote les grévistes n'acceptent qu'à une faible majorité le compromis passé sur 72 ouvriers supplémentaires dont 34 sur les chaînes. Quelques jours après la reprise un nouveau débrayage a lieu pour obliger la direction à tenir ses engagements.

A Billancourt 4 conflits se succèdent ou se juxtaposent. Les peintres se mettent en grève pour obtenir une prime spéciale qu'ils justifient par le caractère pénible des interventions sur un type de caisse. Ils chassent les antigrévistés venus les remplacer, ces derniers ne reviendront plus. Ce constat montre aux ouvriers de l'usine que la Régie Renault ne "peut" plus employer toutes les méthodes qu'elle utilisait avant le 10 Mai, il va jouer un rôle décisif dans le climat de confiance en soi qui se crée. Les peintres obtiennent rapidement satisfaction.

# Conflits : Renault-Sandouville et la Caisse d'épargne

Le Monde. 2.11.81.

La grève de la Régie qui dure depuis un mois et demi se durcit,  
pendant que les employés de la CEP réclament les 35 heures

**L'Humanité**

14.11.81.

## Les OS veulent économiser leur énergie

Les débrayages anticadences se poursuivent  
à Peugeot-Sochaux et reprennent à Renault-Sandouville

UN SUCCES A SANDOUILLE

# RENAULT CADENCES : REDUITES : EMPLOIS CREES

En raison de mouvements de grève dans trois ateliers  
La direction de Renault met 4 000 ouvriers  
de Billancourt en chômage technique

**Monde**

12.10.81.

La direction  
de Renault-Billancourt  
étend le lock out

**LE MATIN**

Renault : la CGT  
demande à Mauroy  
d'intervenir

De nouveaux débrayages ont eu lieu hier  
dans tout le groupe

Renault-Billancourt: le «74» vote la grève  
contre l'avis de la CGT

**L'Humanité**

27.10.81.

27 octobre 1981

**LE MATIN**

ECONOMIE/SOCIAL

# Renault : les propositions de la direction repoussées

Les OS de l'atelier 74 se sont prononcés à bulletin secret contre la reprise du travail

**L'Humanité**

27.10.81.

**LUTTES**

# Renault, Peugeot : les O.S. sur le devant de la scène

**LE LOCK-OUT  
DE RENAULT  
BILLANCOURT**

*Après les essuyeurs de peinture, les O.S. des chaînes de montage sont repartis à l'assaut des classifications*

## HIER MATIN, A L'ILE SEGUIN, AVEC LES PISTOLEURS DE LA R4

*Ce sont les peintres au pistolet qui ont déclenché le conflit, il y a un mois : eux, ils avaient gagné une prime et les essuyeurs, une catégorie de salaire supplémentaire. Ensuite, ce fut le « carrousel » ...*

**EDITORIAL**  
RENE PIERRE

**L'éternel retour  
des OS**

*« Saur Anna, ne vois-tu rien venir ? » Au pied de la prétendue « forteresse » CGT, les médias ont donc réinstallé leurs caméras et leurs grilles de la porte Emile-Zola. Il paraît que Billancourt étouffe : sortez vos mouchoirs. « L'état de grâce », comme on persiste à l'appeler, ferait place aux premiers froûds. Bref, parce que c'est Renault-Billancourt, on serait en présence du premier « test social » pour le nouveau pouvoir socialiste.*

*Il est vrai que le travail à la chaîne n'a pas connu le moindre « changement » depuis le 10 mai. Il n'a guère*

**libération**

*La C.G.T. cherche une réponse au lock-out décrété par la direction du groupe nationalisé*

## Billancourt; trois petites grèves et puis s'en vont?

*Sauf rebondissements, la « modération » de la CGT devrait bloquer, pour cette fois, l'extension des mouvements d'OS dans l'Ile Seguin.*

**E/SOCIAL**

**La CGT retrouve  
le ton de la guerre froide**

*Elle condamne péle-mêle la CFDT, les trotskistes et la CGC, et leurs grèves « provocatrices » dans les entreprises publiques*

**LE MATIN**

30 octobre 1981

**Monde**

30.10.81.

*La reprise du travail à Renault-Billancourt provoque une polémique entre la C.G.T. et la C.F.D.T.*

**Billancourt: le travail reprend  
dans la désunion syndicale**

*La CGT accuse la CFDT de faire obstacle au changement.*

Les ouvriers qui montent les moteurs au département T4 veulent obtenir la garantie de ressource car ils perdent une part du salaire (la prime d'équipe) du fait que l'entreprise leur impose de changer d'horaire. La RNUR proposera une solution qui mélange garantie sur une période donnée puis lente décroissance dans le temps. A quelques variantes près ce système sera d'abord étendu aux fonderies de Billancourt et ensuite à l'ensemble du personnel (C.F. le protocole sur la garantie de ressource).

Les OS des grandes presses reprennent la revendication du PI sur laquelle ils se sont battus à plusieurs reprises. Le texte final accepté prévoit la création de chantiers d'enrichissement des tâches qui après formation et passage d'un examen permettent d'accéder au PI. Entre temps les OS presses bénéficient d'une allocation d'attente mensuelle s'élevant à 100 F. La Régie Renault transcrit à Billancourt l'expérience de Flins, mais avec l'allocation d'attente en supplément.

Le conflit qui défraye le plus la chronique est celui des chaînes mécaniques. Il s'agit d'une grève bouchon classique qui paralyse très vite la production en amont et aval. Rapidement La RNUR met au chômage technique, lockoute, le personnel de production qui n'a plus rien à faire. Les médias sont frappés par cette situation : "n'y aurait-il pas de changement ?" Les grèves semblent s'éterniser sans issue. Les travailleurs ont d'ailleurs l'impression qu'il n'y a plus de direction.

La pression gouvernementale finit par produire ses effets et le nouveau PDG Bernard Hanon, ne peut inaugurer son mandat au 1er Janvier sur un échec social.

La direction générale annonce donc une augmentation de 150 F sur le complément mensuel uniforme pour l'ensemble du personnel et l'ouverture de négociations sur tous les sujets en commençant par l'évolution de carrière des AP et PI.

Notons qu'entre 1975 et 1981 le complément mensuel uniforme n'avait évolué que de 5 F passant de 30 à 35 F.

En ce qui concerne les OS des chaînes mécaniques la direction ajoute une prime ponctuelle de 200 F et une forte indemnisation des heures de grève (60 %). Seulement voilà les grévistes ont le sentiment d'avoir été grugé ils se seraient battus pour tout le monde, alors que leur revendication initiale propre : le PI pour tous sur chaîne n'est pas du tout satisfaite. Une bonne partie d'entre eux refuse de voter sur de telles propositions. Parmi ceux qui acceptent de s'exprimer à bulletin secret une très courte majorité se prononce pour continuer.

Mais dans la confusion, les agents de maîtrise venus en force, imposent la reprise avec la complicité de la CGT la quelle a obtenu ce qu'elle cherchait à savoir l'ouverture des négociations.

Al'automne 1981 la Régie Renault doit bien reconnaître qu'elle affronte toujours les révoltes des OS. Les problèmes de fond restent entier.

Les discussions sur les classifications s'ouvrent par l'exposé d'un nouveau projet concernant les ouvriers de production. La trame en est simple. Au bout de 5 UPA passé dans un coefficient, à condition de remplir des conditions de polyvalence requises, un ouvrier obtiendra 5 points de plus. Une carrière se dessine du coefficient 165 au coefficient 185, ce dernier étant créé pour la circonstance.

Une pluie de critiques tombent, mais plutôt dans le but d'améliorer les propositions plutôt que de les contester en bloc.



Les organisations syndicales veulent la prise en compte de l'ancienneté réelle et non des UPA. Elles montrent qu'une proportion trop faible du personnel sera bénéficiaire au départ puisque bien peu atteignent 5 UPA. Certaines organisations s'inquiètent de ce que la Régie Renault met en demeure la polyvalence.

En Octobre 1981 la situation des AP et PI par rapport aux UPA se caractérise ainsi :

I UPA	1274	4 UPA	11387	7 UPA	35
2 UPA	1747	5 UPA	4411		
3 UPA	26749	6 UPA	750		

Il n'est pas utile de décrire ici le cheminement des "concessions" successives de la RNUR, - véritable roman feuilleton aux effets bien calculés-, au fil des réunions.

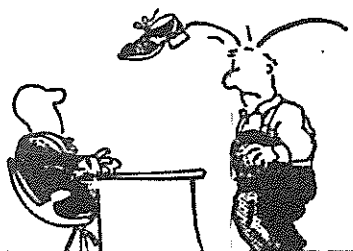
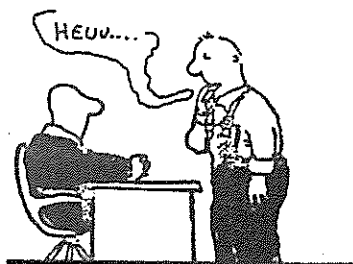
Toujours est-il que l'entreprise nationale renonce aux UPA pour retenir l'ancienneté dans la toute dernière ligne droite, sauf et ce sera lourd de conséquence, pour l'initialisation. Elle attribue une UPA supplémentaire à tous les ouvriers (et même 2 à ceux qui en ont sept) de telle sorte que le nombre de bénéficiaires des 5 points accroît considérablement à la mise en place le 1er février 1982.

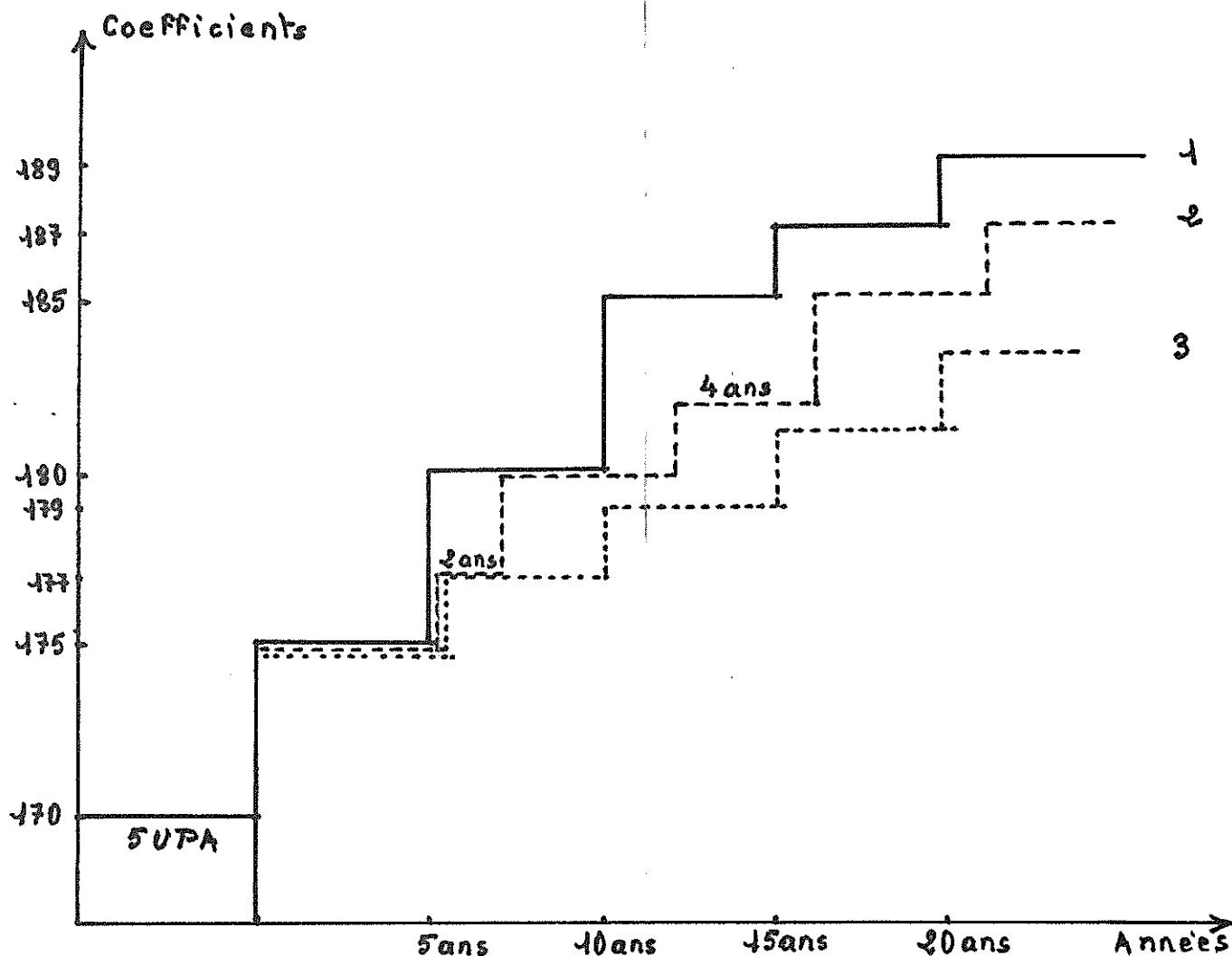
Lors de l'initialisation, elle renonce à vérifier s'il y a ou non compétence individuelle supérieure" dont la polyvalence, mais spécifie que l'ouvrier devra accepter de tenir d'autres postes que le sien.

La discussion sur les exigences précises en matière de polyvalence et de formation se déroulera dans chaque établissement.

Le système élaboré conduit à ce qu'un OS peut connaître plusieurs types d'évolution suivant qu'il remplit ou non les conditions demandées par rapport au travail.

Schématisons le sur un graphique en partant d'un ouvrier qui se trouve au coefficient I70.





Dans le premier cas l'ouvrier n'a pas de problèmes.

Dans le deuxième cas il prend du retard, dans le troisième il ne progresse que par deux points après avoir atteint le 175.

Le débat sur une éventuelle signature se déroule dans les sections syndicales avant les ultimes propositions de la direction. Dans l'InterCFDT on retrouve les mêmes propositions, les mêmes clivages qu'en 1980. La section syndicale Renault Flins persiste dans son hostilité autour de deux arguments.

- toute évolution basée sur le présentisme divisera d'autant plus les travailleurs de Flins que l'absentéisme maladie, les accidents du travail, les congés sans solde pèsent lourds dans cette usine.
- l'idée d'une polyvalence est mal accueillie par les ouvriers qui n'y voient qu'une systématisation de la mobilité arbitraire.

D'une façon générale la CFDT Renault s'était démarquée des propositions de la direction en insistant lourdement sur la nécessité d'en finir avec le travail à la chaîne et de développer une formation professionnelle de longue durée pour les OS.

Cependant par 159 mandats pour et 112 contre, l'USR CFDT donne un avis favorable. L'ensemble des organisations syndicales signent le 24 décembre le protocole d'accord sur la carrière des AP et PI.

De la "Vie Ouvrière" hebdomadaire de la CGT à l'"Usine Nouvelle" hebdomadaire des industriels on parle de LA FIN DE L'OS A VIE.

Concernant les autres catégories professionnelles la Régie Renault prend des dispositions unilatérales qu'elle ne cherche pas à faire ratifier.

Elle s'implifie les essais professionnels et débloque une partie des filières jusqu'ici plafonnées. Pour les filières magasiniers et contrôleurs, dont les cas restent en suspens depuis des années, elle promet l'aboutissement d'études dans les mois à venir.

Elle crée plusieurs nouveaux coefficients dont le 230 pour les régleurs et le 285 pour les agents techniques professionnels. L'accès à ces nouveaux échelons dépend du choix de la hiérarchie.

Toutes ces dispositions sont sévèrement jugées par les organisations syndicales qui n'y voient qu'un replatrage alors qu'elles cherchaient une véritable refonte des grilles de classification.

Certains militants ironisent, remarquant "les OS auront 5 points mais les chefs d'atelier 35 points puisqu'ils peuvent maintenant passer à un coefficient 400".

## *CONTEXTE DE FLINS*

Les grèves de 1973 et 1978 ont marqué les travailleurs de l'usine. Elles se sont mal terminées, 25 licenciements à la fin des premières, 45 à la fin des secondes.

En 1981, les séquelles de la grève des presses continuent d'exister. La loi d'amnistie votée après l'élection de F. Mitterrand ne permet la réintégration que des délégués syndicaux ou délégués du personnel, mais pas celle des travailleurs sans mandats.

La CGT et la CFDT, chacune de leur côté, tentent sans grand succès de sensibiliser le personnel sur cette question.

Par ailleurs la Régie Renault accepte la réintégration d'un délégué CFDT Diallo Hamady, mais refuse sous la pression de l'encadrement celle d'un autre Dia Nalla.

Finalement un compromis est trouvé qui permet le retour dans l'usine de six licenciés.

Les travailleurs immigrés ont le sentiment que les grandes luttes les transforment en victimes de choix, la répression s'abattant sans pitié sur eux.

La section syndicale CFDT sort traumatisée de la grève des presses. Elle a encore une fois constaté que les mouvements sur les classifications restent isolés, ils ne s'étendent pas à l'ensemble de l'usine. La grande majorité reste spectatrice.

La section CFDT décide que dorénavant elle prendra ses responsabilités : si une grève majoritaire dans un atelier demeure minoritaire sur une usine qu'elle bloque, il faut savoir arrêter les frais à temps. Il faut populariser les revendications d'abord unificatrices.

Dans la foulée la CFDT Renault Flins se promet de ne plus ni soutenir, ni accepter des actions de commandos, telle que le blocage des sorties de chaînes mécaniques par un petit nombre qui rend tous les autres travailleurs passifs. Ce type d'action avait ponctué les derniers soubresauts de la grève des presses.

Décidément les perspectives s'assombrissent sous le septennat giscardien.

Si nous regardons l'évolution des heures de grève et du nombre de grévistes année par année, nous nous apercevons que la combativité ouvrière réapparaît assez vite, mais elle n'atteint pas en 1980 et 1981 les mêmes niveaux qu'en 1976 et 1977.

Années	Heures de grève	Nombre de grévistes	Heures de grèves moyennes par grévistes
1975	19 848	2 305	8,60
1976	43 683	4 380	10,0
1977	32 815	5 072	6,5
1979	6 047	3 593	1,7
1980	23 012	10 999	2,1
1981	14 305	6 530	2,2

Surtout les débrayages ont changé de nature, ils sont devenus plus courts. Les travailleurs expriment aussi plus facilement leur mécontentement en participant aux appels généraux sur l'usine à condition qu'ils soient unitaires.

Cette tendance s'était clairement manifestée lors des grèves sur la sécurité sociale au printemps 1980, elle s'est réaffirmée lors du débrayage du 15 Octobre 1981 en appui aux luttes de Billancourt.

Les réactions contre les modifications d'engagement deviennent de plus en plus fréquentes et vives. Il est clair que les variations de programmes sur les chaînes avec le redécoupage des opérations qui en découle conduisent à des augmentations de la charge de travail.

Les cadences sont indéniablement à l'origine de la dégradation continue de l'atmosphère.

Nous avons recensé entre le 1er Septembre 1981 et le 28 dévriier 1981, 44 débréyages (chiffre non exhaustif) à l'exclusion

de ceux des OP dont nous reparlerons et des appels généraux.

Voici comment ils se répartissent par motifs puis par secteurs :

Charge de travail	I9	43, 2 %	: Assemblée de travailleurs	3	6, 8 %
Conditions de travail	5	II, 4 %	: Embauche d'intérimaires	2	4, 5 %
Obtention d'une prime			: Carrière des AP et PI	2	4, 5 %
D'horaire décalé	6	I3, 6 %	: Contre une sanction	I	2, 3 %
Déplacement d'un chef	3	6, 8 %	: Divers et indéterminé	3	6, 8 %

Sellerie,	I5	34 %	: Tolerie R 5	4	9, I %
Dont contrôle	3		: Mécanique	3	6, 8 %
Peinture,	9	20,5 %	: Tolerie R I8	3	6, 8 %
Dont Bat T	6		: MPR	2	4, 5 %
LH	I		: Couture-sièges	2	4, 5 %
Contrôle	I		: Presses	I	2, 3 %
Ferrage	5	II, 4 %			

Les tableaux sont suffisamment éloquentes pour il en va de même pour la CGT (ferrage), que de longs commentaires soient nécessaires. ailleurs les 2 organisations interviennent le plus souvent simultanément. La CFDT anime les débrayages là où elle assure une forte présence (sellerie) ;

Sur la même période (sept 81 - Février 82) quatre appels généraux ont été lancés.ù

- . Les 15 Octobre en appui aux grèves de Billancourt par les trois organisations syndicales.
- . Le 17 Novembre sur la réduction du temps de travail, j1e jour d'une rencontre syndicats UIMM, par la CFDT seule.ù
- . Le 21 Novembre sur les événements de Pologne par la CFDT, la CGC et FO séparément.

	15.10.81	22.10.81	17.11.81	21.12.81
Equipe 2	: 605 10,9%	: 412 7,6%	: 153 2,7%	: 92 1,7
Equipe 1	: 538 9,8%	: 178 5,3	: 48 0,9%	: 44 0,6
Normale	: 89 2,7%	: 33 1,0	: 22 0,6%	: 65 2,0
Nuit	: 17 2,5%	:	: 14 2,0	: 4 0,6
Total	: 1249 8,3%	: 623 4,1	: 237 1,5	: 205 1,4

Le nombre de grévistes ci-dessus s'entend sans compter les travailleurs qui se sont joints au débrayage lors des défilés éventuels, c'est le cas surtout des 15 et 22 Octobre.

D'une manière générale il y a plus de grévistes et de débrayages dans l'équipe 2. Dans une usine comme Flins, lorsqu'il y a plus de 1000 grévistes, c'est à coup sûr le signe d'un malaise.

Depuis la rupture de l'Union de la Gauche à l'automne 1977, la CGT ne cesse pas de prendre la CFDT pour cible.

A Flins les rapports entre les deux organisations sont franchement mauvais depuis ... 1965. Les périodes de rapprochement au niveau national n'ont jamais atténué la concurrence et les ressentiments.

Le changement si l'on peut dire depuis 1977 réside dans le fait que c'est maintenant la CGT qui dénonce en premier la CFDT, alors qu'auparavant c'était l'inverse.

Après les menaces de faillite du comité d'établissement et la grève des presses, la CFDT Renault Flins avait décidé de mettre en sourdine les divergences avec la CGT pour ne pas affaiblir un peu plus le syndicalisme. Cette orientation n'avait été acceptée que du bout des lèvres par une bonne partie des militants, l'attitude de la CGT les confortant dans l'idée qu'il s'agissait d'un cadeau exorbitant.

De la rentrée 1981, à la veille des grandes grèves les polémiques ne manquent pas, elles jalonnent la période agaçant les travailleurs.

Il n'est pas inintéressant de dresser un petit bréviaire des sujets de controverses apparus dans les tracts généraux.

La CGT accuse la CFDT d'être d'accord avec la diminution des effectifs en couture, sous prétexte que la CFDT y a distribué un questionnaire sur l'avenir de l'atelier.

La CFDT met en cause la façon antidémocratique dont la CGT a réparti les postes de CHS.

La CGT reproche à la CFDT d'avoir obtenu par "magouille" avec la CGC et les électeurs CGC, un siège aux élections CE 2e collègue.

Echange aigre-doux après le débrayage du 22 Octobre, la CGT met en cause la CFDT parce qu'elle a voulu que la grève ait lieu en milieu de poste et non en fin de poste.

Polémique autour de la fin du conflit des chaînes mécaniques à Billancourt.

CGT accuse la CFDT et FO de provoquer des incidents à propos de la distribution de l'aide au voyage par le C.E.

Divergences autour des événements de Pologne.

A propos du contrat de solidarité, la CGT accuse la CFDT d'accepter la diminution des effectifs de l'usine de Flins.

La CFDT se demande si l'aide aux vacances versée par le C.E. est renvoyée aux calendes grecques.

La CGT dénonce les dangers des orientations CFDT sur les vacances familiales et prétend que l'investissement voté à l'INVAC menace cette activité du C.E.

CGT et CFDT s'affrontent sur un grave sujet : la RNUR truanche-t-elle le personnel sur le salaire de base 39 heures après la réduction hebdomadaire d'1/2heure. La CGT clame que oui à tu-tête, la CFDT répond démagogie absurde.

Sans oublier évidemment les différents protocoles et accords sur la réduction du temps de travail qui permettent à la CGT de belles envolées et de magnifiques dessins (un poignard marqué UIMM actionné par des mains FO, CGC, CFDT, frappe dans le dos les travailleurs) sur les syndicats réformistes.

La CFDT Renault Flins qui s'était publiquement démarquée des positions de sa confédération et fédération, renvoie la balle en affirmant que la CGT se sert de prétextes, car si elle était sincère elle devrait s'étendre avec les structures cégétistes "oppositionnelles", or il n'en est rien.

Comme on le voit tout, ou presque, est bon.

Dire qu'il n'y a pas d'arrières pensées électorales serait d'autant plus faux que les scrutins dans les entreprises font partie du quotidien, peut-être trop d'ailleurs.

La CGT a subi deux revers chez Renault fin 1981 et début 1982.

D'abord à Sandouville où en l'espace d'un mois les élections DP et CE n'ont pas donné les mêmes résultats.

Une des élections s'est déroulée pendant le conflit, ce fut un triomphe pour la CGT, l'autre après le conflit elle y perdit des plumes.

Ensuite à Billancourt où les élections de délégués du personnel marque un net recul de la CGT au profit de la CFDT, là aussi il s'agit des conséquences de fin de grèves.

La CGT Renault Flins voudrait bien montrer qu'elle est capable de redresser une image.

Elle prépare l'échéance des élections de DP en Mai 1982.

La CFDT après ses baisses d'influence significatives en 1978 et 1979 se trouve à nouveau sur une pente ascendante, elle voudrait bien au moins se maintenir devant le forcing cégétiste.



2.02.82.

RENAULT-FLINS

## NEGOCIATIONS GENERALES

**LA PROMOTION DES O.S. → LES ACQUIS**

**→ LES LIMITES**

11 ANS POUR UN ACCOUCHEMENT QUI NE FUT PAS SANS DOULEURS !



## ELECTIONS D P Ier Collège

	Mai 1977	Mai 1978	Mai 1979	Mai 1980	Mai 1981
CFDT	42,8%	37,7%	31,1%	31,5%	36,1%
CGT	44,9%	49,4%	58,9%	59,2%	52,8%
FO	12,3%	12,4%	10,0%	9,4%	11,0%

Chaque organisation développe ses propres initiatives.

Dans les six mois qui précèdent les grands conflits la CFDT s'exprime à plusieurs reprises sur les cercles qualités et groupes de travail mis en place par la direction. Elle tente de populariser le contrôle des cadences

Elle lance difficilement une campagne sur la réduction du temps de travail en tentant de s'appuyer sur un questionnaire. Elle prend position pour une réduction journalière du temps de travail alors que la majorité des travailleurs veulent cumuler sur le vendredi en fin de poste la CGT préfère se taire sur ce point bien qu'elle partage le point de vue cédétiste.

Lorsque la direction propose le plan de carrière des AP et PI, la différence de ton entre les deux organisations syndicales ressort nettement.

"La direction de la Régie semble plus prête à bricoler, à colmater les brèches ..." avance la CFDT le 27 Novembre, tandis que la CGT titre le 1er Décembre " Une première proposition qu'il nous faut améliorer".

Une fois l'accord signé, la CFDT pose en terme qu'elle veut offensif son application "Etablir le contrôle ouvrier sur la polyvalence (tract du 13 Janvier). Elle essaye d'obtenir l'ouverture immédiate de discussions sur ces questions, mais la CGT refuse de suivre sur ce terrain. Il est vraisemblable que la CGT préfère ne pas parler de la polyvalence en espérant que sur le terrain, la hiérarchie y renoncera devant les difficultés, les évolutions s'effectuant alors sur les seuls critères d'ancienneté.

Pour la CFDT il s'agit d'impulser le débat parmi les ouvriers sur la nature de leur travail et ne pas laisser l'initiative à la direction.

Légitimement l'inquiétude s'accroît à la lecture de la note d'application de l'accord, note datée du 22 Janvier 82. On y lit :

" Dans le cas de refus de l'acceptation d'acquérir la compétence correspondante, si elle n'est pas effective, cette promotion sera annulée dans tous ses effets à compter de la manifestation de ce refus, mais après mise en demeure de l'employeur, dans des conditions à définir au niveau de chaque établissement".

Début Février la direction commet une erreur magistrale, elle veut faire signer individuellement à chaque ouvrier la notification de sa promotion, laquelle notification contient la clause " à la condition d'acquérir postérieurement la compétence correspondante...".

Or cette phrase sème le trouble car personne ne sait ce qu'on va au juste lui demander, elle apparaît comme un chèque en blanc couvrant les déclassements ultérieurs prévus dans la note d'application.

Par ailleurs cette notification fait apparaître tout de suite à cause de l'initialisation par les UPA, que tous les travailleurs n'auront pas ensemble le coefficient supérieur. Ceux qui n'ont pas le papier entre les mains se scandalisent et leurs camarades mieux pourvus aussi.

La notification écrite semble une formidable opération de division. Les organisations syndicales interviennent vivement pour demander l'annulation, de cette procédure et donc des signatures déjà obtenues, elles organisent le boycott. La direction renonce au processus, mais le mal est fait.

En Octobre 1981, la situation des AP et PI par rapport aux UPA s'établit ainsi :

3	UPA	7513
4	UPA	2989
5	UPA	1061
6	UPA	139
7	UPA	6

S'ils n'ont pas pris trop de retard pour maladie, accidents du travail, congés sans solde ou de maternité ce sont donc 11.700 ouvriers qui pourraient obtenir 5 points en 1er Février compte tenu de l'UPA supplémentaire accordée.

(Un OUVRIER AYANT MOINS DE 10 ANS D'ANCIENNETE EN 1978 AURAIT DU ATTEINDRE SANS ABSENCE 4 UPA EN OCTOBRE 1981).

La réalité se présente ainsi :

(voir tableau page suivante )

Catégorie	Nombre d'ouvriers	Nombre d'ouvriers passant au coef. sup. au Ir. 02. 1982	%
APB	539	269	50,0%
APC	4 296	2 115	49,2%
APQ	4 179	2 465	59,0%
PI	4 312	3 438	79,7%
Total	13 325	8 287	62,2%

Les coefficients les plus faibles s'avèrent les plus défavorisés. D'ici la fin 1982 :

175 APB

1 555 APC

1 179 APQ

651 PI

soit 3560 autres ouvriers obtiendront la promotion.

Si maintenant nous nous intéressons à la situation par département en regardant ceux qui ont été touchés par les grèves d'OS, nous parvenons au constat résumé dans le tableau ci-dessous :

Coef.	% de promus moyenne usine	Tôlerie R 18 % promus écart	Tôlerie R5 % promus écart	Mécanique % promus écart	Sellerie % promus écart
APB	50,0%A	53,8 +3,8	43,2 - 6,8	50,0	41,8 -9,2
APC	49,2%	47,3 -1,9	43,0 -6,2	42,0 -7,2	40,7 -2,1
APQ	59,0%	58,2 -0,8	54,3 -4,7	58,9	50,3 -8,7
PI	79,7%	82,3 +2,6	73,0 -6,7	85,4 +5,7	83,7 +4,0
Total	62,2%	58,1 -4,1	49,7 -12,5	59,1 -3,1	56,9 -5

Comme nous pouvions nous y attendre les écarts à la moyenne sont plus ou moins nettement négatifs sauf pour les PI.

Il y a des endroits où à peine un ouvrier sur deux aura obtenu les 5 points en plus au premier février. Quelques secteurs - très minoritaires toutefois - ont débrayé ou fait des délégations pour protester.

L'initialisation par les UPA aboutit à des absurdités criantes.

Imaginons deux ouvriers qui sont côte à côte au même coefficient. En 1978, l'un a 9 ans d'ancienneté, l'autre 2 ans. Le premier a un grave accident, peu importe que ce soit du travail ou de la route, qui l'immobilise de longs mois, le second n'a eu que très peu d'arrêt.

Comme en 1978, les deux ouvriers ont eu chacun 1 UPA au départ du système, le premier avec 13 ans d'ancienneté en 1982 n'aura pas été promu au 1er Février, tandis que son camarade l'aura été.

Comment ne pas faire naître rancœur et sentiment général d'injustice avec des semblables histoires ?

Autant dire que la Régie Renault ne gagne pas en crédibilité lorsqu'elle veut à tout prix sauver la face de ses UPA.

Quitte à y renoncer, il fallait aller jusqu'au bout.

Il faut d'ailleurs souligner que si les UPA n'interviennent plus dans la suite de l'évolution de carrière, elles n'en continuent pas moins à constituer une part du salaire avec l'échafaudage de 1978 toujours debout.

**LIBERTÉ**

AVENIR

**L'Automobile à Billancourt:  
c'est bien fini**

*La prochaine voiture fabriquée sur l'Île Seguin aura des bras :  
ce sera un robot, qui succèdera à la R4*

**Humanité**

**«La chaîne,  
c'est dégueulasse»**

# LE CONFLIT DES

# OUVRIERS PROFESSIONNELS

## PROFOND MALAISE

Nous disions au début que les OP se sentent mal dans leur peau. Ils constatent que les évolutions technologiques devraient les privilégier or pour eux il n'en est rien.

L'entreprise exige des connaissances de plus en plus approfondies, les recyclages se succèdent par contre l'évolution professionnelle reste toujours aussi lente. Il n'admettent pas que la Régie Renault impose pour des raisons strictement financières la répartition entre le nombre de P2, P3 et ATP alors que les interventions dans l'atelier ne le justifient pas. Ils n'avaient pas que les essais professionnels soient autant de barrages artificiels.

Lorsqu'ils regardent autour d'eux que voient-ils ? D'un côté les ouvriers spécialisés ont accaparé l'échelon PI et s'y engouffrent de plus en plus nombreux, d'un autre côté les régleurs, pourtant sans formation professionnelle scolaire, sont choyés par la direction.

Les propositions formulées par l'entreprise nationale. Fin 1981 début 1982 constituent de nouvelles provocations. Voilà maintenant un plan d'évolution de carrière précis pour les OS alors que rien de semblable n'existe pour les OP.

Les régleurs coefficient 220 vont pouvoir accéder à un nouveau coefficient 230 sans essai de surcroît, alors que le P3 reste à 215.

Les quelques dispositions à priori favorables sont accueillies avec scepticisme.

Certes les essais professionnels s'assouplissent sur le papier mais encore faudra-t-il les passer puisque la Régie Renault en limite l'accès.

Certes des filières sont débloquées mais encore faudra-t-il qu'il y ait des postes à pourvoir.

QUANT au coefficient 285 créé pour les ATP, il est tellement lointain et soumis au libre arbitre de la hiérarchie.

Les OP de Flins se sentent une nouvelle fois lésés.

Dans le passé encore récent ils ont mené quelques luttes importantes.

Du 22 au 29 Juin 1972, une grève illimitée déclenchée sur les classifications en réaction à de nouveaux coefficients attribués aux régleurs, échoue au milieu de divergences syndicales.

De Novembre 1975 à Janvier 1976 les OP se battent cette fois par des grèves programmées dans chaque secteur. Ils demandent 20 Points supplémentaires et une indemnisation supplémentaire pour les samedis travaillés. Une fois encore les divergences syndicales apparaissent au grand jour et gênent la poursuite de l'action.

EN 1980, les OP s'opposent à la présence dans les atelier d'un cabinet d'étude "Scientific Managment International" (la SMI) chargé par la direction de rationaliser leur travail, sous entendu de diminuer les effectifs.

Dans toutes ces luttes la CFDT apparaît la plus combative. En 1981, elle reste majoritaire parmi les ouvriers d'entretien, par contre la CGT la devance chez les outilleurs.

Les OP s'inquiètent également de la présence des entreprises sous traitantes sur le site de Flins. Ces entreprises dites "démarche" qui assurent jusqu'à 30 % des travaux dans certains départements constituent une épée de Damoclès suspendue au dessus de leur tête.

A la rentrée 1981, la CFDT choisit le thème des entreprises sous traitantes pour s'adresser aux OP, les sensibiliser et les mobiliser. Elle lance plusieurs tracts, un questionnaire, une pétition. Mais finalement, cette campagne tombe à plat.

La CFDT a peut-être commis l'erreur de demander non seulement l'embauche des OP appartenant à des boîtes extérieures, mais encore leur embauche dans la qualification qu'ils occupent sans essai professionnel. Or, cette dernière clause passe mal.

Finalement les expressions écrites, les déclarations en séance de comité d'établissement s'appuyant sur un procès verbal de l'inspection du travail pour marchandage de main-d'oeuvre n'auront pas été inutiles. Deux des entreprises sous traitantes diminuent nettement mais ces résultats n'ont pas été obtenus par une intervention active des ouvriers.

En Novembre 1981, la CFDT proposait une assemblée générale des OP pour discuter des revendications et des modalités d'action, mais elle ne passa pas aux actes.

L'équipe de militants OP CFDT ne se sent pas très à l'aise. Elle ne parvient pas à se souder sur un projet et une pratique. D'une part elle ne partage pas l'idéologie très élitiste des OP d'où une certaine distance vis à vis de son propre milieu, d'autre part elle ne s'intègre pas vraiment dans une section syndicale dominée par les militants immigrés.

Elle recrute difficilement parmi les jeunes OP, et quand elle y parvient elle ne sait pas les retenir. Le manque de renouvellement explique parfois la disparition du dynamisme indispensable pour aller de l'avant.

La CGT va réussir à être le catalyseur de la mobilisation des OP. ELLE se lance seule, sûre d'elle-même, car elle s'institue porte parole sans équivoque de l'esprit catégoriel des OP.

Fourtant les OP semblent s'être réfugiés dans une tour d'ivoire, la CGT s'en inquiète d'ailleurs ; n'écrit-elle pas le 21 Octobre 1981, au lendemain d'un débrayage important sur toute l'usine :

"Dans nos secteurs d'OP, les débrayages sont été diversement suivis. Cela peut être grave de conséquences pour l'avenir, pour notre avenir professionnel..."

## *STRATEGIES SYNDICALES*

La CGT met en tout premier lieu les revendications sur les classifications en les détaillant (tract du 9 Février 82).

- " - le démarrage de la grille professionnelle à I95 (délai maxi 1 an)
- " - 215 pour le P2 au lieu de I95
- " - 240 de coef. pour le P3 au lieu de 215
- " - 260 de coef. pour les ATP au lieu de 240.
- " - création de coef. 270-285 et 305 ATP.
- "ancienneté par coefficient :
- " - de 215 à 240 : 3 ans par coef. avec changement d'indice tous les ans
- " - de 240 à 260 : durée de 2 ans pour passer l'essai;
- " - de 260 à 305 : 5 ans par coef. avec 1 année dans la fourchette"

La CGT accepte donc l'existence, réclame meme avec les OP, la création d'un nouveau coefficient de PI. Il y en aurait donc trois , 2 pour les ouvriers de production et 1 pour les OP, la roue de l'histoire ferait marche arrière mais elle a l'habitude.

L'évolution de carrière proposée dépend pour l'essentiel de l'ancienneté, l'essai professionnel n'est maintenu que pour le passage de P3 à ATP.

Au départ la CGT vise également la mobilisation des assimilés OP, contrôleurs, retoucheurs, etc..., elle intègre leurs revendications dans la plate forme.

" Pour le contrôle ouverture de la filière au delà du P2..."  
mais elle devra renoncer au maintien de l'unité entre tous les OP car ceux de l'entretien et de l'outillage ne sont pas d'accord.

La CGT demande l'implantation d'emplois qualifiés à Flins et pour montrer que c'est possible elle donne un exemple (tract du 29 Mars).

"Alors que l'on sait qu'il va y avoir 25 et 30 robots sur les lignes " d'assemblage", qu'attend-t-on pour mettre en place un atelier susceptible de les fabriquer.

Nous ignorons si les ouvriers d'ACMA Gribier, la filiale de Renault qui monte les orbots, ont été consultés sur les perspectives d'un tel transfert d'activité.

La CGT a bien l'intention de mener seule la bataille avec les OP, tout au moins elle est décidée à montrer qu'elle en est la locomotive incontestée.

Elle prend donc les initiatives et décide de tout, les autres organisations n'ont qu'à s'aligner si elles le veulent.

Au bout de quelques temps, elle est tout de même obligée d'accepter des appels communs, mais très vite elle profite du conflit des caristes puis de celui des ouvriers de production pour reprendre sa liberté et tenter à nouveau de faire cavalier seul.

Lorsqu'il s'agit de prévoir un débrayage des OP sur l'ensemble des usines Renault, elle ignore la proposition CFDT formulée par le secrétaire de l'USR dans une lettre, le 1er Mars, prend seule une décision, puis répond une fois la grève passée, par une fin de non recevoir.

Le contenu de la lettre signée par G. Lebescond, responsable de la coordination CGT Renault, s'avère significatif :

" ... Nous avons suffisamment d'expérience les uns et les autres pour  
 " relever que les divergences sont très importantes sur la stratégie,  
 " le contenu de celle-ci dans le cadre de la nouvelle situation.  
 " Vous saviez donc par avance que votre proposition ne pouvait rece-  
 " voir notre approbation, par conséquent votre démarche relève d'avan-  
 " tage selon nous d'une manoeuvre visant à tenter de masquer votre  
 " orientation de recentrage qui en fait est celle de la politique de  
 " collaboration de classe

.....

" Vous avez choisi l'austérité de gauche pour les travailleurs. Le  
 " camp de l'opposition contre le changement, les arguments du patro-  
 " nat, de la droite ce qui rend service à la direction de la Régie,  
 " pour freiner les avancées sociales démocratiques auxquelles as-  
 "pirent les travailleurs.  
 " D'ailleurs à l'égard des OP, vous devriez avoir plus de pudeur  
 " quand dans votre propagande vous mettez en opposition le déroule-  
 " ment de carrière des AP aux revendications des OP, ce qui sous  
 " entend que ces derniers seraient favorisés, alors que dans leur  
 " grande masse, ils sont en lutte considérant que le constat des  
 " discussions est insuffisant. "

Le refus d'une discussion USR CFDT -Cartel CGT, les propos cités plus haut ne peuvent qu'affaiblir l'établissement d'un rapport de forces global, mais peu importe. La CGT espère bien d'ailleurs que la CFDT se réfugiera dans la passivité et qu'elle pourra éventuellement faire retomber sur les autres les maigres résultats, par contre s'il y a des "avancées" elle s'en attribuera le bénéfice exclusif.

Il est difficilement imaginable que la CGT pensait forcer la Régie Renault à discuter des classifications des OP à partir des seuls mouvements de Flins. Mais cette impuissance explique le ton particulièrement violent des interventions cégétistes pour obtenir une négociation sur les OP pendant le conflit des ouvriers de production.



Après son échec sur les entreprises sous traitantes et l'accord sur l'évolution de carrière des OS, la CFDT est particulièrement gênée.

Certes elle avait soutenu en 1975, la revendication de 20 points supplémentaires pour les OP, mais peut-elle recommencer alors que les OS n'ont obtenu que 5 points.

Lorsque la CGT provoque une première réunion d'information des OP en Janvier, puis surtout une seconde début Février, les militants OP, CFDT laissent faire une minorité d'entre eux se contentant d'être présents et parfois de prendre la parole dans l'assemblée.

Enfin le 9 Février, la CFDT s'exprime sur le fond dans une information intitulée "Poser nos problèmes".

Elle résume les sujets de mécontentement en insistant sur plusieurs contentieux dont il est possible de trouver la solution à Flins même.

".... Sur un autre plan la question des samedis travaillés et récupérés  
" demeure toujours en suspens. La Régie Renault a absolument besoin des  
" OP le samedi pour effectuer un certain nombre de travaux indispensa-  
" bles. Pourtant elle refuse obstinément de compenser les dépenses de  
" déplacement alors qu'il n'y a pas de transports collectifs disponi-  
" bles pour tous.

" Les conditions de récupération ne s'avèrent pas non plus très satisfai-  
" santes. ; certains OP veulent récupérer après et non avant. Jusqu'ici  
" lorsque quelqu'un récupérait avant, puis tombait malade avant le same-  
" di travaillé, il perdait une journée. Une telle situation ne tien vrai-  
" ment pas debout.

Puis

" Elle essaye de désamorcer les réactions spontanées des OP

" AGIR MAIS NON PAR JALOUSIE.

" Il serait bien regrettable que les réactions des OP s'effectuent en  
" rapport avec les textes récents sur l'évolution de carrière des AP.  
" Les ouvriers spécialisés ont la possibilité de passer en une quaran-  
" taine d'années chez Renault du coef. I65 au coef. I93 soit une aug-  
" mentation de 17%.

" Potentiellement, nous disons bien potentiellement, les OP ont la pos-  
" sibilité d'une filière allant de I80 à 285 soit une augmentation de  
" coefficient de 58 %. Il y a donc une marge entre les uns et les autres,  
" mais à condition évidemment de transformer le potentiel en réalité ac-  
" cessible à tous les OP.

Puif elle aborde la question des essais professionnels.

" Certains voudraient que l'on supprime les essais professionnels et que  
" l'évolution se fasse pratiquement à l'ancienneté. Ce serait envisagea-  
" ble, mais souvenons-nous que les essais restent le garant de la quali-  
" fication sur le marché du travail, à l'extérieur de Renault. En géné-  
" ral, la suppression des essais se traduit par une dépréciation vraie  
" ou fausse d'ailleurs de la valeur professionnelle.

" Au moment où se développent de nouvelles technologies notamment autour  
 " de la robotique, la nécessité de montrer la progression des connaissances  
 " théoriques et pratiques sera nécessaire tant que le système des  
 " examens restera en vigueur un peu partout. Cela ne veut pas dire pour  
 " autant que le système des examens barrage doive se perpétuer."

Elle termine enfin sur ce qui sera l'axe central de l'intervention  
 CFDT :

" LE CONTROLE OUVRIER.

" Nous ne voulons plus que l'évolution de carrière des OP dépende de  
 " l'arbitraire, arbitraire des formations insuffisantes, des examens,  
 " des quotas, des jugements souvent discutables formulés par la hiérar-  
 " chie. La direction met en place en ce moment des groupes de travail,  
 " des cercles qualités ... qui l'arrangent.

" Pourquoi n'exigerions nous pas le contrôle collectif par les travail-  
 " leurs de tout le processus de promotion ?

" - Contrôle de la formation pour qu'elle soit réellement adaptée aux  
 " tâches présentes et à venir.

" - Contrôle des essais professionnels tant au niveau du contenu qu'au  
 " niveau du passage.

" - Contrôle de l'évolution de chacun.

" Imposons la mise en place de structures dans lesquelles les travail-  
 " leurs auront leur place pour permettre à chacun de décrire la filière  
 " des OP du I80 au 285."

A plusieurs reprises la CFDT revient sur ce thème en insistant.

Les titres des tracts sont éloquentes :

" Le changement avec le contrôle des travailleurs " (19 Février)

" Imposons des structures de contrôle par les travailleurs " (24 Février)

Autant dire que la CFDT préfère rester dans le vague sur les classifica-  
 " tions elle se contente d'une formule passe partout " la revalorisation  
 " de nos classifications " sans détail.

La CFDT se joint donc au mouvement déclenché par la CGT. Elle va alors  
 " montrer que l'unité est un facteur important pour se battre. Elle mul-  
 " tiplie les interventions écrites et orales en ce sens.

Notre unité fait notre force, ensemble nous gagnerons "(tract du 12 Fév.)

Elle va ensuite au delà, réclamant une action des OP sur l'ensemble des usines.

" L'unité et la coordination dans la lutte pour aller plus loin dans la la satisfaction de nos revendications" (tract du 1er Mars).

La mise en avant de cette exigence repose sur une double pédagogie : puisque les OP veulent une révision de la grille des classification, il l'imposeront s'ils se mobilisent à l'unisson sur toutes, ou au moins, les principales usines, si cette condition n'est pas remplie il faut savoir ne pas insister.

La CFDT rappelle d'ailleurs aux OP qu'il ne suffit pas d'exprimer un mécontentement dans un tract du 16 Mars.

"... Pour qu'une grève soit efficace, il faut absolument qu'elle coûte cher au patron, cela veut dire que pour nous chez Renault, la répercussion se traduise par un manque de production. La direction ne cède que lorsque la production est touchée. Et bien touchée. La CFDT rappelle aux OP de Flins que toute grève sectorielle même si celle-ci est majoritaire est vouée à l'échec si elle ne touche pas directement la production. Les erreurs du passé (grève des OP de 72 et 75) doivent nous servir de mémoire collective".

Confrontée en permanence, aux initiatives unilatérales de la CGT, la CFDT est contrainte de diffuser des mises au point, surtout dans la première quinzaine d'Avril, mais à chaque fois elle rejoint les appels cégétistes. Tentée par la diffusion de la lettre de G. Lebescond et la description de la réalité dans les autres usines, la CFDT ne s'y résoud pas pour ne pas accroître la division et le ressentiment vis à vis des organisations syndicales toutes confondues.

En ce qui concerne le suivi des débrayages, la CFDT assurera seule les contacts avec l'équipe de nuit, bien qu'elle n'ait plus de délégués, comme la CGT d'ailleurs, dans cette équipe. Les militants CFDT assureront néanmoins meetings et diffusion d'information.

FLINS LE 24-02-82.

**cfdt**

PROFESSIONNELS.

IMPOSONS DES  
STRUCTURES DE CONTROLE  
PAR LES TRAVAILLEURS

# DEROULEMENT DES EVENEMENTS

De la fin Janvier à la mi-avril voici la chronologie des débrayages :

Date	Durée	Appel	Remarques
29.01	la journée du samedi	CGT	s'adresse aux OP de la tôlerie R5
5:02	1 heure (d'information)	CGT	
11.02	2 heures	CGT et CFDT en parallèle	
15.02	1h30 lundi matin,	CGT	s'adresse aux OP des presses qui commencent à 4h15
18.02	2 heures	CGT et CFDT en parallèle	idem que le 15
22.02	1h30 lundi Matin	CFDT	
26.02	1 heure (d'information)	CGT et CFDT en parallèle	
4. 03	2 heures	commun CGT, CFDT et FO	
10.03	2 heures	commun CGT, CFDT et FO	journée du cartel CGT
18.03	1 heure (d'information)	CGT et CFDT en parallèle	
25.03	la journée	commun CGT et CFDT	
30.03	1 heure (d'information)	commun CGT CFDT	
6.04	2 heures	commun CGT, CFDT, FO	
13.04	1 heure	CGT	
14.04	1 heure (d'information)	CGT, CFDT en parallèle	rendez-vous à 9h pour toutes les équipes
16.04	?	commun CGT - CFDT	

Si nous écartons les quelques grèves du samedi ou du lundi matin lesquelles ont rapidement fait long feu, les OP ayant suivi les appels d'un bout à l'autre auront totalisé 25-26 heures de débrayage.

Une question s'est bien sûr posée durant tout le conflit, ces arrêts de travail de courte durée représentaient-ils la meilleure forme de luttes possible.

Le doute existait bien dans les esprits puisque la pétition CGT-CFDT issue d'une assemblée d'information se termine ainsi, non sans humour involontaire.

" Je m'engage suite aux propositions faites par l'ensemble des professionnels, à la réunion du 18 Mars, à faire la grève toute une journée afin que la direction prenne notre action au sérieux et ouvre immédiatement des négociations".

Lorsque la discussion porte sur la forme de lutte, les OP font ressortir, que dans leur grande majorité, ils ne sont pas prêts à entamer une grève illimitée, les charges financières pesant sur la plus part étant trop lourdes, l'un d'eux résumera assez crûment l'avis de beaucoup :

" Les OS peuvent se permettre de s'arrêter longtemps, ils n'ont qu'un loyer plutôt faible dans leur foyer ou même leur H.L.M., tandis que nous sommes endettés jusqu'au cou avec les traites pour le pavillon".

Pourtant il faut bien se faire entendre par quelques initiatives spectaculaires. C'est le sens de la journée de grève du 25 Mars, les OP vont ralentir considérablement l'arrivée des cars à la sortie de l'autoroute de l'équipe d'après-midi. Les OP distribuent des tracts au personnel de l'usine qui les accueille favorablement. Les chaînes commenceront à tourner ce jour-là avec plus d'une heure de retard.

Ce spectacle est suivi d'une conférence de presse.

Bon, mais après fallait-il recommencer ? Les jours où elle a des doutes la RNUR demande aux forces de l'ordre d'être présentes aux abords de l'usine. De toute façon le risque existait de voir les OS se retourner contre les OP si la direction diminuait les salaires en fonction des retards.

Fallait-il trouver autre chose ? On discute en chuchotant ... Occupier la centrale thermique de l'usine, ? Bloquer la voie ferrée Paris Le Havre ?, s'allonger sur l'autoroute de l'Ouest ?...

Finalement rien ne se concrétise, il y a trop de divergences parmi les OP, entre les Syndicats, dans chaque Syndicat.

Les ouvriers professionnels de Flins n'auront pas été capables de transgresser la légalité.

Au début du conflit un responsable de FO, connu comme un démagogue notoire, avait proposé lors d'un meeting devant le bâtiment de la direction d'enfoncer les portes par la force pour se rendre auprès du directeur. Il fut applaudi, acclamé. Rien ne bougea, il faut dire que ni la CGT, ni la CFDT n'était prêtes à assumer une telle opération.

La CFDT aura mis près d'un mois à obtenir l'expression communes des organisations syndicales après l'avoir fait adopter par l'assemblée des grévistes. Le premier tract commun contient des concessions réciproques sur les revendications. La CFDT admet le départ de la grille à I95, la CGT se rallie à des conseils d'atelier ayant le suivi de l'évolution de carrière.

Les interventions cédétistes dans les meetings, centrés sur l'unité ou la nécessité d'une lutte coordonnée entre les usines passent d'ailleurs beaucoup mieux que les discours assez ternes de la CGT. Cette dernière en tire quelques dépits et n'amène plus ses moyens de sonorisation puisqu'ils profitent à d'autre. Au cours du conflit les OP vont donc changer de sono sans qu'ils s'en aperçoivent, celle de la CFDT suppléant l'autre.

Sur proposition CFDT, les ouvriers professionnels ont demandé une action coordonnée avec les autres usines. On sait déjà que le cartel CGT, ne se sentant pas lié par les votes unitaires de Flins, décide seul de la journée du 10 Mars.

Qu'en a-t-il été exactement ? A Billancourt les débrayages des OP impulsés par la CGT avaient commencé avant ceux de Flins, mais ils apparaissent comme une opération de contrefeu à l'échec de la CGT aux très récentes élections de DP, petit à petit leur ampleur déjà moyenne au départ diminue.

A Choisy et St Ouen les grèves se succèdent, mais ces établissements sont trop périphériques pour peser de façon décisives dans un rapport de forces.

A Cléon, la CGT prend l'initiative dans un secteur où elle est minoritaire (40 % contre 60 % à La CFDT). La CFDT est réticente, sur l'insistance de Flins elle se joint aux débrayages. Lors d'un meeting les OP médusés assistent à une attaque en règle menée par la CGT sur les trahisons cédétistes en matière de réduction du temps de travail, la CFDT méfiante, avait déplacée une "claque" suffisante pour empêcher l'orateur de continuer.

Autant dire que les grèves d'OP à Cléon auront une durée de vie abrégée.

Dans les autres usines, il ne se passe pratiquement rien, sauf quelques débrayages pour l'honneur le 10 Mars.

Lorsqu'un conflit s'étale sur une longue période, il est rare que la participation reste uniforme d'un bout à l'autre.

Voyons ce que nous savons du nombre de grévistes.



Flins, le 9 Février 1982

**RENAULT-FLINS**

**APPEL**

**AUX PROFESSIONNELS.**

Date Equipe	5.02	11.02	18.02	26.02	4.03	10.03
Eq. 1	67	300	467	153	244	158
Eq. 2	241	408	574	207	274	192
Normale	41	180	294	133	153	172
Nuit		102	111	153	71	64
Total	349	990	1446	493	742	586

Date Equipe	18.03	25.03	30.03	6.04	13.04	14.04 et 16.04
Eq. 1	96	137	86	43	10	
Eq. 2	148	152	135	69	15	
Normale	85	114	95	67	30	
Nuit	16	34	12			
Total	345	437	328	179	55	?

Il y a environ 1250 OP D'entretien et d'outillage. L'importance des débrayages des II et I8 Février s'explique par la présence des assimilés professionnels, contrôleurs, retoucheurs, monteurs presse, régleurs et même des OS d'un secteur : la mécanique.

Les OP D'entretien et d'outillage n'apprécient guère de mélange. Ils disent ouvertement devant les autres qu'"on ne mélange pas les torchons avec les serviettes".

La forte délégation reçue par la direction le II Février fait ressortir les contradictions entre les différentes catégories, chacune tirant de son côté.

Devant les récriminations des "véritables" OP, la CGT bat en retraite; elle fixe la réunion d'information du 26 Février dans le réfectoire du département entretien, très décentré, si bien que les autres ont peu de chance d'y venir.

Le 4 Mars 70 contrôleurs débrayent encore avec leurs camarades, puis c'est fini. Le I8 Mars, la CGT tente un nouveau débrayage spécifique aux contrôleurs-essayeurs, mais elle l'effectue par un tract particulier et suivant des horaires différents.

La CFDT s'est montrée plus discrète. Est-ce par tactique ? sur la question de l'unité des OP. Certains militants CFDT au contrôle, en mécanique ont fortement favorisé la mobilisation des "assimilés" autour d'eux, mais la CFDT ne l'a pas trop crié sur les toits.

Le problème de l'unité des travailleurs va empoisonner l'atmosphère jusqu'au bout. Durant le conflit des ouvriers de production, le noyau le plus combatif des OP, poussé à fond par une CGT, déchainée, veut s'imposer à la table des négociations.

Plusieurs dizaines d'OP veulent faire irruption dans la salle où se tiennent les rencontres. Le comité de grève des OS prend assez mal cette intervention et il le dit. Certains ouvriers de mécanique n'ont pas oublié "les torchons et les serviettes". Tous se rappellent également que la CGT a dressé quelques jours auparavant un cordon lors d'un défilé dans l'atelier des presses pour que les OS et les OP en grève ne se mélangent pas.

La CGT et les OP comprennent vite qu'ils ne pourront s'imposer par un coup de force, de toute façon le mouvement des OP est devenu nettement minoritaire à la mi-avril.

**CFDT**

Flins le 10-02-82.  
OUVRIERS PROFESSIONNELS

OBLIGEONS LA DIRECTION  
A NEGOCIER SERIEUSEMENT



Le 25 Mars pourtant, jour de l'opération ralentissement des cars, la mobilisation restait importante, 35% des OP. Jusqu'au 16 avril une petite fraction participe aux débrayages de durée limitée avec les OS, puis les OP disparaissent de la scène. La CGT a beau les inviter le 28 Avril à se rendre massivement au meeting quotidien ils n'y viennent pas.

## **REPONSE DE LA DIRECTION**

La Régie Renault, nous l'avons déjà signalé, a accepté de recevoir de fortes délégations de grévistes avec les organisations syndicales, jusqu'à 50 personnes, elle a ensuite souhaité limiter le nombre à une trentaine. Les négociations se déroulent donc avec les intéressés.

Cette pratique n'est cependant pas nouvelle. Elle fonctionnait déjà lors de la grève des presses de Mai-Juin 1978.

La direction de Flins a fixé les bornes de ses possibilités. Concernant la grille des classifications elle renvoie, ce n'est pas une surprise, sur le niveau supérieur, par contre elle va désamorcer l'expression de colère des OP en ouvrant le robinet des essais professionnels.

Tous les OP vont pouvoir les passer sans restriction, après formation préalable s'ils le désirent.

Le directeur de l'usine justifie cette opération par les retards spécifiques à Flins et l'évolution des techniques.

Au fur et à mesure qu'ils se préparent à l'essai, les OP, abandonnent la lutte, d'autant que chacun constate le blocage sur la revendication principale.

Le tableau des essais professionnels s'avère en lui-même suffisamment éloquent, nul commentaire ne s'impose :

**CGT CFDT FO**

Flins le 9 mars 1982

**PROFESSIONNELS DE FLINS AVEC  
CEUX DE TOUTES LES USINES .**

**AMPLIFIONS L'ACTION**

**DEMAIN MERCREDI 10**

1979	:	188 essais:	67 %	de réussite
1980	:	263 essais:	65 %	de réussite
1981	:	431 essais:	64,2 %	de réussite
du I.I au	:			
15.6.82	:	819 essais:	70,5 %	de réussite

Il restait 483 essais à passer. Ceux qui l'ont réussi avant la fin juin sont nommés rétroactivement au 1er mars, ceux qui réussissent avant la fin juillet le sont au 1er juin. Ceux qui ont échoué peuvent se représenter après trois mois, ils ont droit à un crédit d'heures de formation sur le temps de travail.

Avant les vacances 1982, donc après les conflits, la direction précise ses propositions sur les samedis travaillés et récupérés :

- une indemnité fixe et uniforme de 150F par samedi (la CFT exigeait 200F puis au minimum 150F, la CFDT ne chiffrait pas)
- récupération possible après sur quatre semaines ( la CFDT demandait 10 semaines)

## **MAINTENANT...**

Les résultats du conflit des OP de Flins se sont pas négligeables. Après les deuxièmes tentatives il est vraisemblable que 80 à 85 % des OP auront réussi leur essai et seront donc passés au coefficient supérieur.

Cependant cette lutte laisse un arrière goût d'amertume à ceux qui y ont participé. Ils n'ont pas le sentiment d'avoir imposé quelque chose qui corresponde à leurs aspirations.

Comment les OP ont-ils voté aux élections de délégués du personnel qui se sont déroulées en Mai ? Il n'est pas facile de s'en rendre compte globalement, du fait qu'une bonne partie d'entre eux sont rattachés aux départements de production et donc leur bulletin mélangés à ceux des autres ouvriers.

Nous pouvons cependant regarder ce qu'il en est pour le département entretien :

	Inscr. :	Votants :	Abstent. :	Blanc et Nul :	Exprim. :	CFDT :	CGT :	FO :					
Mai 82 :	340 :	218 :	122 :	35,9% :	29 :	8,5 % :	189 :	76 :	40,2% :	94 :	49,7% :	I9 :	I0 % :
Mai 81 :	303 :	210 :	93 :	30,6% :	10 :	3,3 % :	200 :	92 :	46 % :	89 :	44,5% :	I9 :	9,5% :

Les abstentions et les nuls augmentent nettement, la CFDT perd un peu plus de 5 % que gagnent la CGT. Plutôt qu'un transfert de voix, il semble que des électeurs CFDT se soient abstenus ou aient voté nuls.

Est-ce la conséquence du conflit des OP, ou est-ce l'expression d'une défiance vis à vis de l'organisation syndicale qui alle plus soutenu les OS, immigrés

Le fait que le principal militant OP, CFDT, du département entretien ne se présentait pas en position éligible n'a-t-il pas joué également ?

Difficile de répondre à toutes ces hypothèses.

Il est clair que la CFDT a échoué dans sa tentative de populariser l'axe du contrôle ouvrier à l'occasion du conflit des OP. Ces derniers écoutaient à la rigueur, mais n'y croyaient pas. Pour le moment, ils ne se voient pas du tout s'entendre entre eux pour peser sur le quotidien; la formation professionnelle, le contenu et le passage des essais, mais la CFDT aura-t-elle la volonté de reprendre ce thème ?

S'aura-t-elle développer une pratique autour de l'introduction des nouvelles technologies en liaison avec l'OP.

Il est clair que la CGT ne pourra pas de sitôt recommencer le saphari qu'elle s'est payée avec les OP.

Mais va-t-elle continuer à exciter l'esprit catégoriel sur les classifications?

Il est clair que la Régie Renault devra agir différemment que par le passé si elle veut regagner la confiance des OP ?

Mais a-t-elle la volonté de démontrer que le blocage arbitraire des évolutions de carrière est terminé?

## GREVE ET MEETING A LA REGIE RENAULT

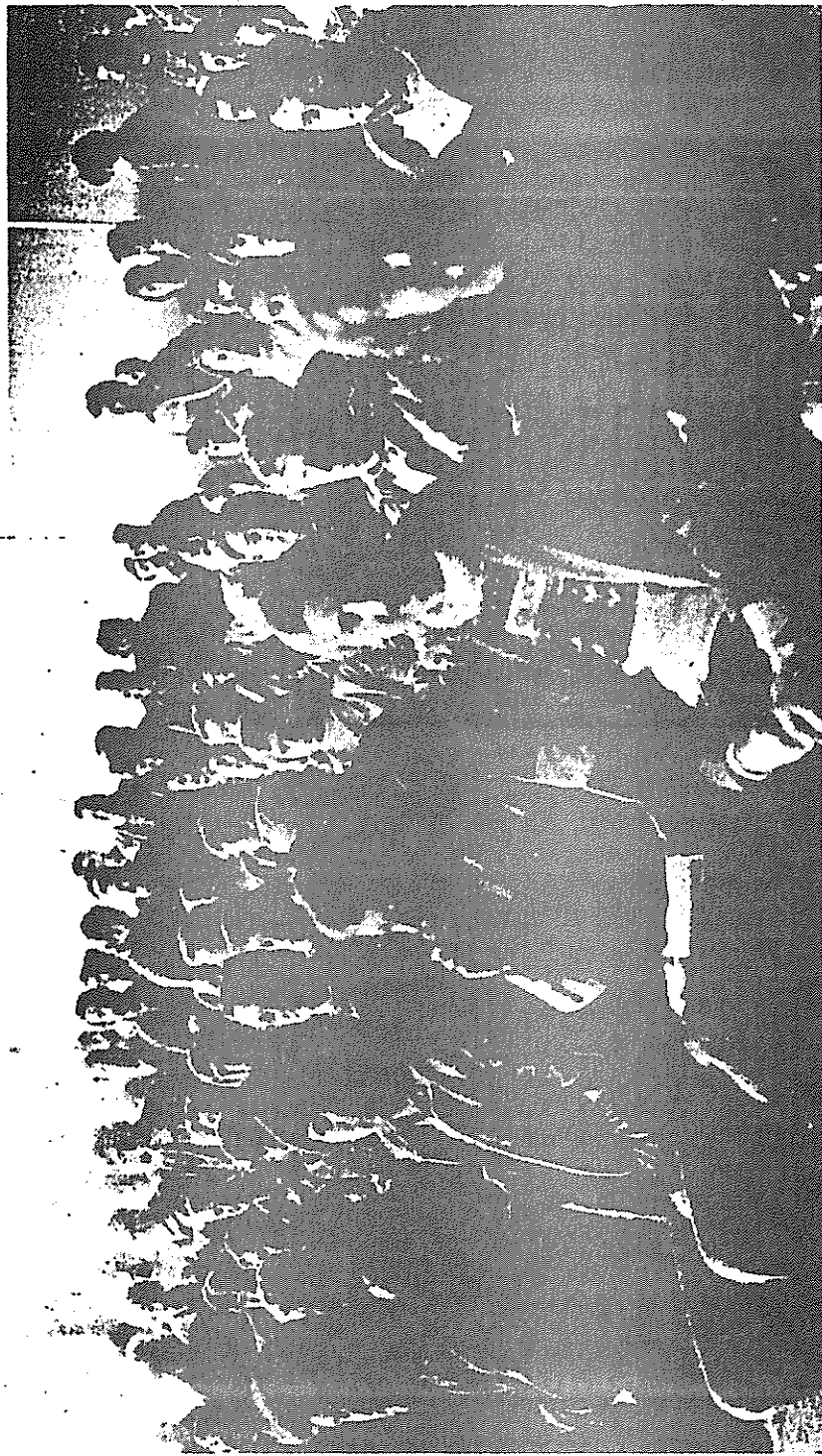
# Les ouvriers professionnels réclament l'amélioration de leurs conditions de travail

Le mouvement de revendication des ouvriers professionnels (O.P.) de l'usine de la Régie Renault de Flins a pris, jeudi, une nouvelle ampleur. Après les débrayages qui s'étaient succédés, ces temps derniers, (chaque semaine depuis un mois et demi), c'était en effet une journée complète de grève qui avait lieu, ainsi qu'une conférence de presse, une assemblée générale, une distribution de tracts à l'entrée de l'usine et un meeting.

Le principal motif de cette journée d'action concerne la reconnaissance des qualifications, avec sa conséquence dans l'échelle des indices de rémunération. Ceci devrait se traduire, pour les professionnels, par un « placement » des coefficients actuellement appliqués.

Enfin, que leurs revendications, qui sont élevées depuis 1971, n'ont jamais été prises en compte par la direction de la Régie, ils constatent que l'évolution de leurs carrières se trouve bloquée.

Les ouvriers professionnels, qui exercent dans tous les secteurs de l'usine et dans tous les ateliers des métiers traditionnels, tels que tourneur, électricien, soudeur, constructeur, par leur qualification et leur spécialisation, une catégorie un peu « à part », entre les agents de production (nouvelle dénomination des O.S.) et la maîtrise. Ils sont environ 1.200 à l'usine Pierre-LeFoucheur. D'après les responsables du syndicat C.G.T. qui appellent à la grève, avec la C.F.T., le mouvement est suivi par 80 % des effectifs concernés. Ces mêmes responsables insistent sur le fait que leur organisation syndicale accompagne un mouvement, qui, à la base, est le fait des travailleurs eux-mêmes. Ils se défendent aussi d'être à l'origine d'un mouvement de caractère sectoriel ; pour eux, il s'agit d'un problème général, dans lequel la C.G.T. n'a pas encore été réglé, contrairement à celui d'autres catégories, qui ont déjà obtenu certains résultats.



Lors de la conférence de presse qui s'est tenue jeudi au comité d'entreprise.

paris **inantes**

27-28. 03. 82.

# LE CONFLIT DES CARISTES

## ORIGINES

La Régie Renault veut profiter du protocole d'accord sur l'évolution de carrière des AP et PI pour garder voire retrouver la souplesse qu'elle estime avoir perdu dans sa politique de rémunération.

Les agents de maîtrise se plaignent depuis plusieurs années de ne plus posséder de marge de manoeuvre suffisante pour récompenser les efforts des meilleurs". Dans un même coefficient il n'existe plus de "stimulant" car tout le monde se trouve à l'indice maxi, y compris les PI, au bout de très peu de temps.

La RNUR n'a pas caché ses intentions lors des discussions avec les organisations syndicales. Les PI, coef. 180, qui auront 5 UPA au 1er février 1982 passeront du maxi (taux E) au moyen (taux D) du coefficient 185. L'évolution du taux D au taux E, s'effectuera ensuite au mérite suivant les appréciations de la hiérarchie. En ce qui concerne les APQ au coefficient 175, ils obtiendront exceptionnellement pour l'initialisation du système le taux E du coef. 180, mais dans l'avenir ils se retrouveront également au taux D.

Les organisations syndicales réagissent vivement, aussi pour ne pas compromettre les chances d'une signature, la direction générale n'inclut pas les dispositions précédentes dans le texte final.

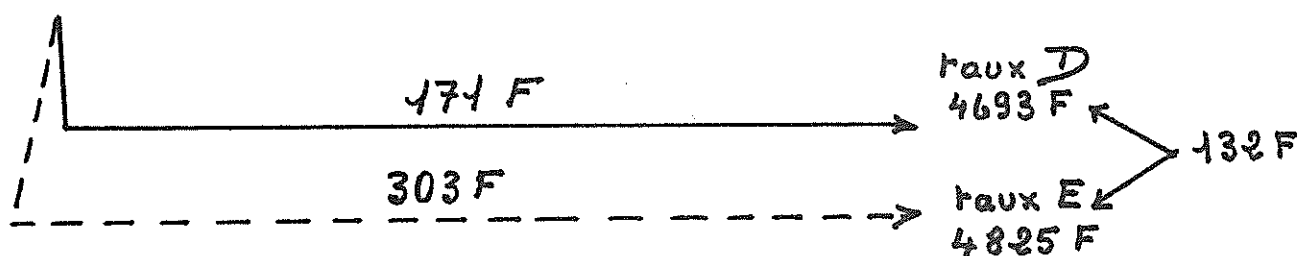
Par contre, elle légifère par la note d'application du 22 Janvier que nous avons déjà évoqué.

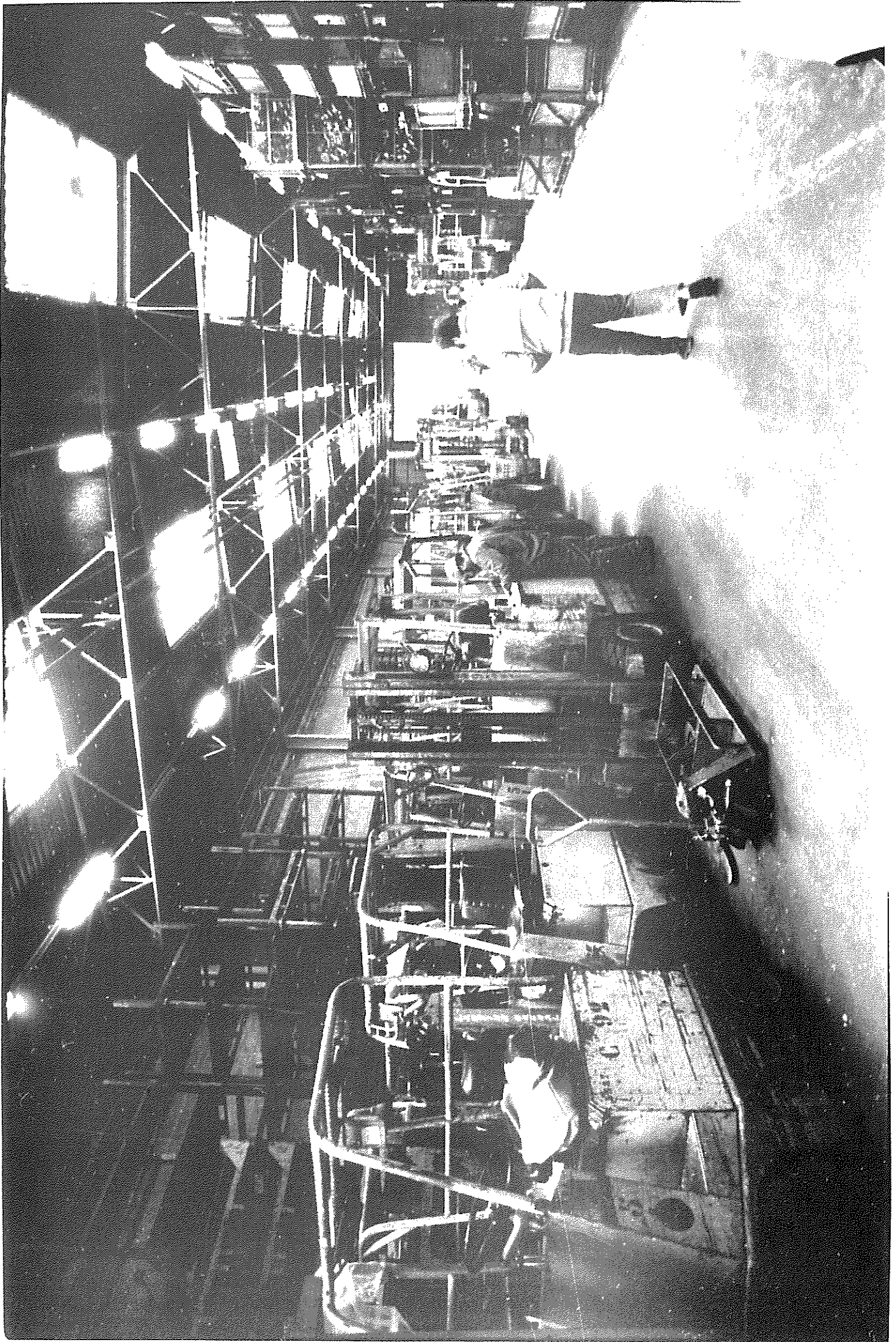
Les organisations syndicales avaient prévu, il y aurait des réactions parmi les travailleurs, ceux-ci n'acceptant pas d'être divisés.

Au niveau proprement financier, les différences sur les salaires de base ne sont pas non plus négligeables :

PI, Coef. 180 - Taux E,

PI, Coef. 185,







Des conflits vont éclater dans plusieurs usines, d'abord au Mans où les caristes se mobilisent une journée entière début Mars.

A Flins, les organisations syndicales dénoncent le passage de l'indice E à l'indice D (tract CGT du 10 Février, tract CFDT du 12 Février).

Quant les nouvelles venant d'autres usines se mettent à circuler les premiers mouvements se dessinent, au début du mois de Mars, les caristes de sellerie et de mécanique organisent chacun de leur côté des délégations en Equipe 2.

Les deux journées chomées imposées par la Régie Renault les 8 et 9 Mars pour excédent du stock mondial de voitures, ne dissuade pas la CFDT de proposer un débrayage d'avertissement d'une heure. Elle le lance seule le 12 Mars à l'adresse de tous les PI sur l'ensemble de l'usine.

La participation est quasiment ridicule sur l'Equipe 1 et la normale (57 grévistes), elle l'est moins en Equipe 2 (217 grévistes) où une sensibilité évidente se manifeste en sellerie (caristes et contrôleurs) et peinture.

Rappelons que 3438 travailleurs ont obtenu le coefficient 185 au 1er Février, 1800 autres sont concernés d'ici la fin de l'année 1982.

S'appuyant sur les résultats obtenus par les caristes de Sandouville, la CGT lance un mot d'ordre de grève à ceux de Flins pour 2 heures le vendredi 26 Mars. Le débrayage est surtout suivi en sellerie et mécanique. La direction promet une réponse le 30 lors de la réunion de délégués du personnel.

Simultanément, les peintres d'une chaîne agissent sur les cadences et l'indice E.

La CGT emmène les caristes en grève la semaine passée à la réunion de délégués du personnel. Les propositions de la direction, voisines celles du Mans et Sandouville, sont jugées totalement insuffisantes.

La RNUR proposait l'accès immédiat au taux E pour ceux qui avaient 55 ans et ceux qui se trouvaient auparavant au coefficient 182.

Le 30 Mars après-midi les caristes de sellerie gardent leurs engins de manutention qu'ils immobilisent, la grève illimitée est partie ; elle va s'étendre à tous les secteurs le lendemain.

Pourquoi les caristes se sont-ils donc mobilisés plus facilement que les autres PI.

Dans les années antérieures ils ont mené des luttes parfois spectaculaires tournant avec leur machine autour de l'usine. Au premier trimestre 1972, en Février 1975. Ils ont été parmi les premiers à obtenir la qualification de professionnel parmi les ouvriers spécialisés. Ils ne se considèrent plus du tout comme tels d'ailleurs.

De surcroît en Février 1975, ils ont déjà mené une lutte avec leurs camarades de Billancourt pour arracher le taux maxi pour tous (à l'époque au coefficient 170). Ils l'avaient d'ailleurs obtenu avec en plus 13 centimes de l'heure.



Certes la RNUR a ensuite modifié la grille des classifications, mais l'obtention du maxi restait considéré comme un acquis, les caristes l'avaient sinon systématiquement du moins très rapidement.

Les nouvelles mesures apparaissent comme un formidable retour en arrière.

## DEROULEMENT DE LA GREVE

Les caristes choisissent l'efficacité ; durant la première partie du conflit ils retiennent leurs engins de manutention pour que d'autres ne puissent s'en servir. Très vite l'approvisionnement des chaînes sellerie et mécanique s'épuise. Les agents de maîtrise et les caristes s'affrontent alors, chaque groupe cherchant les moyens les plus ingénieux pour parvenir à ses fins, les premiers pour amener des pièces, les seconds pour les en empêcher.

Une guérilla permanente s'instaure, cependant les dizaines d'incidents qui émaillent les journées ne dégénèrent pas.

Durant la seconde partie du conflit, les caristes bloquent carrément le bout des chaînes mécaniques avec les engins, cette fois les voitures ne peuvent plus sortir.

La menace d'un éventuel lock-out ne décourage nullement les caristes. La nuit les engins de manutention sont dispersés, planqués.

Tôt le matin, ils courent les récupérer aux quatre coins de l'usine. Mais pour empêcher la direction de manoeuvrer, les engins de sellerie et mécanique seront ensuite laissés à la garde des caristes des presses de l'équipe de nuit.

Par deux fois les agents de maîtrise tentent d'empêcher le matin un nouveau blocage des chaînes mécanique en ne laissant pas entrer les caristes avec leur machine. Chaque fois, ce sont les OS qui réagissent massivement et contraignent la hiérarchie à laisser tomber.

Ultime durcissement, les caristes de mécanique resteront sur place la nuit.

L'efficacité de la grève apparaît vite lorsqu'on prend connaissance du nombre de voitures sorties.

**CFEJ** Renault flins

17.3.82

NON A LA PAIE A LA TETE  
DU CLIENT . LE MAXI POUR TOUS  
LES A.P ET P.1

29 Mars	:	1580	:	5 Avril	:	124
30 Mars	:	1650	:	6 Avril	:	68
31 Mars	:	900	:	7 Avril	:	85
1 Avril	:	420	:	8 Avril	:	0
2 Avril	:	400	:		:	

Un seul appel commun des trois organisations syndicales s'adressant à tous les PI, se concrétise par 2 heures de grève le jeudi 1er avril l'après midi et le vendredi 2 le matin.

La participation sans être mauvaise, n'est pas exceptionnelle. Il est vrai que le travail diminue, chacun se transforme en spectateur. Les ouvriers jouent aux cartes, discutent... à quoi bon débrayer.

Une tentative d'extension aux caristes du MPR (Matériel Pièce de Rechange) qui ne participent pas au conflit, ne connaît pas un très grand succès. Ces derniers semblent ne pas avoir oublié que lorsqu'ils se sont battus en janvier 1977 pour obtenir le P2 ils sont restés seuls. Il y aurait des rancunes tenaces.

Les caristes participent très activement aux négociations avec la direction de l'usine, ils s'aperçoivent à cette occasion qu'il est très difficile de rester figer sur la position initiale - le PI I85 Maxi pour tous immédiatement. Ils sont conduits à formuler des propositions, il y a une dynamique des discussions à laquelle on n'échappe pas facilement, sinon il faut rompre et quitter la salle.

Après plusieurs étapes intermédiaires, la direction se présente le 2 Avril avec ce qu'elle appelle à ce moment ses ultimes concessions :

Ceux qui ont 55 ans et ceux qui étaient au coef. I82 auront le maxi immédiatement.

Ceux qui ont 10 ans et plus d'ancienneté dans la fonction l'auront sur la paye d'août.

Ceux qui ont entre 7 et 10 ans d'ancienneté dans la fonction l'auront d'ici la fin 1982.

Ceux qui ont entre 5 et 7 ans d'ancienneté dans la fonction l'auront d'ici Mai 1985.

Un nouveau calendrier sera établi en septembre 1982 pour les autres.

Le protocole s'applique à tous les PI I85.

Les congés sans solde et les accidents du travail sont neutralisés pour le calcul des U.P.A.

70% des caristes savent donc quand ils auront le maxi avec le calendrier proposé, par contre 30 % restent dans l'ignorance. Cette division ne passe pas du tout.

Invités à se prononcer dans un vote à bulletin secret, les caristes hésitent, ils se demandent si on ne les piège pas. Finalement ils acceptent de contrôler et de participer au scrutin. Il est évident que seuls les grévistes s'exprimeront, pas question de laisser voter ceux qui ne participent pas ou qui ont laissé tomber en cours de route.

Lundi 5 Avril, le résultat tombe sans équivoque :

292 votants	45 OUI	15,4%
3 Nuls	244 NON	83,6%

C'est à ce moment que les caristes décident de bloquer les chaînes mécaniques pour faire comprendre leur détermination à la direction.

Un comité d'établissement extraordinaire est convoqué pour le vendredi 9 en vue de décréter un chômage technique partiel ou total.

Jeudi 7, la direction avance de nouvelles propositions :

- Ceux qui ont 55 ans et ceux qui étaient au coefficient I82 passent au maxi au 1er avril.
- Ceux qui ont 10 ans d'ancienneté dans le poste en juillet 82 l'auront sur la paye du 7. Août au plus tard.
- Ceux qui ont entre 7 et 10 ans d'ancienneté dans le poste en Décembre 82 l'auront sur la paye du 7.01.83 au + tard.
- Ceux qui ont entre 5 et 7 ans d'ancienneté dans le poste en Mars 83 l'auront sur la paye du 7.04.83 au + tard.
- Ceux qui ont entre 3 et 5 ans d'ancienneté dans le poste en Juin 83 l'auront sur la paye du 7.08.83 au + tard.

Pour ceux qui restent le directeur de l'usine prend l'engagement oral de régler leur situation d'ici la fin 1983, mais il refuse de l'écrire certainement à cause des autres usines et pour une raison de principe.

La RNUR ne veut pas céder un précédent avec un protocole où toutes les évolutions seraient régies par la seule ancienneté.

La direction accepte d'écrire que "le personnel gréviste ne pourra en aucun cas être sanctionné pour des événements intervenus durant le conflit.

USINE PIERRE LEFAUCHEUX

- NOTE D'INFORMATION N° 783 -

PROJET DU PROTOCOLE D'ACCORD SUR L'EVOLUTION  
DU PASSAGE AU MAXI POUR LES P1 A 185

Renault-Flins :

# VOTE BIDON

Les heures de grève sont indemnisées à 50%.

Cette fois, les caristes ont la certitude qu'il n'y aura pas de laissés pour compte, certains trouvent cependant les délais encore bien longs.

Un nouveau vote à bulletin secret intervient le Jeudi 8 Avril.

254 Votants	172 OUI	67,7%
4 Nuls	78 NON	30,7%

La grève se termine dans la joie, les engins défilent lentement en klaxonnant, mais il n'auront pas le loisir de se mettre au travail car une grève peut en cacher une autre.

La participation au conflit a été particulièrement stable, illustrant la combativité des caristes. L'échec des premières négociations n'a pas sensiblement entamé les effectifs de grévistes tandis que la détermination se maintenait.

**VEXIN LES MUREAUX**

## paris-mantes

MARDI 4 AVRIL 1982

LA GREVE DES CARISTES SE DURCIT

### Renault-Flins : les voitures ne sortent plus

Le conflit qui paralysait depuis une semaine l'usine Renault Flins s'est brusquement aggravé. Les caristes en grève ont bloqué hier matin, à l'embarcadere, la sortie des chaînes en mécanique, stoppant ainsi la production des voitures neuves. Dans la soirée, on apprenait que 80 % des caristes avaient décidé au terme d'un vote de ne pas reprendre le travail le lendemain.

L'épreuve de force est donc entamée. Les caristes ont rejeté à une large majorité (276 voix sur 276 votants) le projet de accord élaboré vendredi par la direction et le syndicat CGT - CFDT - FO.

Celui-ci prévoyait l'application du 1er échelon de l'indice (soit une augmentation de 5,60 % des 800 caristes dont l'ancienneté est inférieure à 10 ans) et non pas dans l'entreprise comme cela avait été prévu dans le contrat signé en mai 1981.

Pour la CGT qui semblait se sentir acquiescente — « C'est une avancée positive de ses responsables — le coup est rude, mais nous sommes bien décidés à rester maîtres de notre mouvement, ainsi qu'ils l'ont rappelé hier lors d'une conférence de presse communale ».

« Nous ne voulons pas qu'il y ait des négociations pour conclure. Le protocole d'accord ne prévient pas les caristes qui ont moins de 10 ans d'ancienneté, pas même de leur indemnité de leur départ... »

pour les caristes qui ont moins de 10 ans d'ancienneté, pas même de leur indemnité de leur départ... La CGT...

## Renault-Flins : production bloquée

Le matin 7.04.82.

### Les caristes ont refusé les dernières propositions salariales de la direction

Depuis lundi, plus aucune voiture ne sort de Renault-Flins. Les huit cents caristes ont en effet refusé les dernières propositions de classification de la direction. Aucune nouvelle réunion de négociation n'est prévue et Pierre Mauroy va venir demain chez Renault dans une ambiance assez tendue.

Grève des caristes à l'usine Renault Flins : **PRODUCTION ZERO**

**Le Courrier** de mantes

Le Courrier 7.04.82.

Date Equipe	31 Mars	1er Avril	2 Avril	5 Avril
Eq. 2	I21 47,5%	I52 65,3%	I49 65%	I51 64,8%
Eq. I	I22 54,5%	I30 55,3%	I03 47%	I03 53,9%
Normale	4 44,8%	4 15,3%	II 42,3%	3 14,3%
Nuit	26 76,5%	26 83,8%	I8 54,6%	I6 55,2%
Total	273 51,3%	312 59,5%	281 55,4%	273 57,6%

Date Equipe	6 AVRIL	7 A. VRIL	8 AVRIL
Eq 2	I39 61,2%	I37 64%	I15 65%
Eq I	I37 56,6%	I76 68%	I39 72%
Normale	7 41,2%	8 33%	8 32%
Nuit	I2 36,4%	II 34%	
Total	295 56,8%	332 62%	262 66%

Dans les secteurs clés de la grève Sellerie, Mécanique, Presses, les pourcentages de grévistes sont restés très forts d'un bout à l'autre (80% aux presses en Eq. 2, 100% aux presses en Eq. I.)

La popularité de la grève des caristes ne s'est jamais démentie dans l'usine de Flins auprès de tous les travailleurs ou presque. La sympathie exprimée par les employés, les techniciens, les OP... vient-elle du fait que la majorité des caristes sont français ?

Toujours est-il que les collectes de solidarité ont rapporté en quelques heures - puisqu'elles ont été très vite interrompues - par le déclenchement du conflit des ouvriers de production, des sommes appréciables :

12.751 Francs pour la CGT,

12.194 Francs pour la CFDT et FO.

## STRATEGIE CGT

Lorsque la CFDT lui propose un débrayage d'avertissement pour le 12 Mars la CGT refuse catégoriquement, elle préfère d'abord miser sur les secteurs où elle est bien implantée.

La 12 Mars, elle déclenche d'ailleurs une grève sur les chaînes ferrages, parmi les revendications figure le maxi du coefficient I85. Elle parle dans une information intitulée "Pour l'action utile et efficace" le (16 Mars) du cuisant échec enregistré par la CFDT.

A Renault-Flins  
**Monde** 2.97  
 DES PROPOSITIONS DE LA DIRECTION SONT REPOUSSÉES  
 LORS D'UN VOTE DES CARISTES

La sortie de voitures neuves est toujours bloquée à l'usine Renault de Flins. En grève depuis le 30 mars, les caristes ont repoussé, le 6 avril lors d'un vote à bulletin secret, deux propositions de la direction. Deux cent soixante-seize caristes sur cent soixante-deux ont voté. Sur les sept cent ont voté. Sur les compte l'usine il y a eu 238 non, 219 votants et 2 nuls. La CFDT, qui soutient ce mouvement avec la C.G.T. et P.O., se félicite de ce vote d'autant plus qu'elle avait ouvertement demandé aux caristes de repousser un compromis qui laissait momentanément de côté les intérêts des caristes. Les grévistes veulent obtenir de réévaluation leur catégorisation maximale de leur catégorie. Un calendrier de négociation avait été proposé par la direction de Flins le 2 avril.

Belon la C.F.D.T., ce calendrier excluait les ouvriers professionnels ayant moins de cinq d'ancienneté. Pour la C.P. aujourd'hui la direction a une grosse responsabilité de blocage des chaînes. (...) Rien ne justifiait l'attitude et une promesse pour l'avenir nationale des régies dans la période réintroduire la div. Rénouveau quand on l'a fermé par la porte est absurde. Le Renault veut-elle sortir du conflit affaiblis alors qu'elle tend personnel ? ». La C.G.T. estime de son côté que « le vote des caristes montre que les travailleurs rejettent à la Régie une politique de replâtrage de la

**l'Humanité**

RENAULT-FLINS 6.04.82.  
**Les caristes poursuivent le mouvement**

Hier, les caristes de Renault-Flins, en grève depuis mardi dernier, ont rejeté à 84 % les propositions faites par la direction vendredi soir et en particulier l'exclusion de 30 % d'entre eux du protocole d'accord proposé. Il

que les travailleurs rejettent à la Régie une politique de replâtrage de la logique du passé. Il faut une orientation sociale nouvelle. En tout état de cause, ce qui se passe à Flins conforte la CGT dans sa volonté d'enraciner

Traditionnellement la CGT a un nombre relativement important de militants et d'adhérents parmi les caristes, la sellerie EQ. I constitue en quelque sorte un bastion. Il va servir de fer de lance même si par la suite la grève s'y effilochera :

La CGT cherche à multiplier les initiatives qui la mette en avant, mais parfois à contretemps.

Ainsi invite-t-elle le 31 Mars les caristes à se rendre le lendemain avec leurs engins devant la porte principale de l'usine, or les grévistes préfèrent rester sur place pour contrôler les approvisionnements et dissuader les hésitants de reprendre le travail. Personne n'ira devant la porte.

Ainsi lance-t-elle un mot d'ordre de grève d'I heure pour tous les PI le 2 avril, précisant qu'elle désire un accord intersyndical pour le meeting. Finalement, compte tenu des événements la réunion commune aboutira à une autre durée et d'autres horaires que ceux déjà annoncé par avance.

La CGT affectionne les argumentations frappantes que d'aucun trouve parfois démagogique.

Elle affirme le 7 Avril que la production perdue durant 5 jours aurait permis d'apporter satisfaction à 3000 travailleurs pendant 25 ans.

Elle lance seule une pétition de soutien aux caristes, laquelle recueillera selon ses dires 3000 signatures en une journée.

A la fin du conflit, elle met également seule en route une collecte de solidarité, malgré le souhait exprimé par les caristes de la voir effectuée en commun. Là elle engage même une course de vitesse pour devancer les autres organisations.

Le cartel CGT lance d'ailleurs des collectes pour les caristes de Flins dans les autres usines, alors que le conflit des ouvriers de production est déjà bien engagé, histoire d'être sûr d'amener le plus d'argent. (ces collectes rapporteront 11546 F qui s'ajouteront à la somme obtenue à Flins).

La CGT se vante d'avoir été seule présente, alors que c'est faux, sur le terrain avec les OS pour chasser les agents de maîtrise.

Elle parle de temps en temps d'une extension du conflit aux autres PI mais se dérobe sauf au tout début, aux demandes réitérées de la CFDT. Visiblement la CGT n'est pas très à l'aise dans cette épreuve de force dont elle n'a pas choisi les formes.

Elle souhaite certainement en terminer assez vite. Commentant le premier protocole proposé elle écrit le 5 Avril.

"les syndicats CGT, CFDT et FO ont estimé que malgré ses insuffisances le texte de la direction constituait une avancée réelle permettant une consultation des caristes".

.....

" la journée du lundi est payée pour permettre cette consultation dans des conditions correctes. La direction qui, évidemment conditionne le paiement de cette journée à la reprise du travail, indique que dans cette hypothèse, il s'agit là d'un premier pas d'une négociation qui pourrait s'ouvrir sur le paiement de la grève"

Les propos et le ton employé laissent entendre une position favorable à la reprise.

Un incident illustre bien la situation. Pour ce premier scrutin la CGT veut des bulletins de vote négatif au contenu le plus extrême possible.

Elle impose la formulation suivante :

"NON je ne suis pas d'accord avec les propositions de la direction  
" et je m'engage à poursuivre l'action pour le maxi immédiatement  
" à tous les PI I85."

Par contre elle refuse catégoriquement une autre rédaction.

"NON je ne suis pas d'accord avec les propositions de la direction et  
" je m'engage à poursuivre l'action pour le maxi à tous les PI I85 dans  
" le cadre d'un calendrier."

La CFDT préferrait cette deuxième phrase du fait qu'elle indiquait bien que les caristes n'étaient pas ou plus sur des positions jusqu'au boutistes.

La CGT espérait-elle que la revendication initiale servirait de repoussoir ?

Après le vote elle déclare (tract du 6 Avril) pour retomber sur ses pieds, car les caristes se sont bien rendus compte d'un jeu équivoque  
" la démocratie n'affaiblit pas l'action, elle la renforce".

Rendue prudente, la CGT publie un communiqué vengeur contre la presse juste avant le deuxième vote, parce qu'une radio a déclaré qu'elle était favorable à la reprise.  
Ce démenti catégorique ne l'empêchera pas de se précipiter quelques heures plus tard devant les caméras de télévision pour crier victoire.

Sentant bien qu'elle n'avait pas tout à fait donné l'image qu'elle souhaitait s'attribuer, elle tombe carrément dans les mauvaises querelles.

Un responsable cégétiste ne déclare-t-il pas au journal Paris-Mantes (Edition Mantaise de Paris Normandie) que la CFDT n'a pas su entraîner le MPR dans la lutte alors qu'elle y est influente. Lorsqu'on sait que la CFDT faisait 36 % des voix au MPR en 1981, contre 52 % à la CGT, il y a de quoi s'étonner.

## ***STRATEGIE CFDT***

Début Mars la CFDT décide de prendre l'axe du PI-I85 maxi comme cheval de bataille.

Elle argumente pour lancer un débrayage d'avertissement (tract du 10-31 Mars)



- " Les PI au coefficient I85 sont très mécontents. La direction les a fait
- " évoluer du taux E maxi au taux D moyen.
- " Pour eux c'est le retour du choix à la tête du client ...
- " Certes la direction a déclaré qu'il n'y aurait pas de quota limi-
- " tatif pour le passage au taux E, mais il n'empêche que la hiérar-
- " chie pourra décider le passage au rythme qu'elle veut.
- " Nous devons montrer notre détermination à combattre l'arbitraire.

Elle réfute les doutes qui peuvent se répandre au sujet de l'attitude des organisations syndicales.

- " Certains agents de maîtrise font circuler le bruit que les syndi-
- " cats auraient signé une telle entourloupe...
- " C'est complètement faux.
- " Qu'ils relisent le protocole d'accord sur l'évolution de carrière des
- " AP et PI que tout le monde a reçu à domicile :
- " Il n'y a aucun engagement de ce type. Aucun.
- " C'est la direction qui continue sa mauvaise habitude de sortir des
- " notes d'application restrictives par rapport aux accords signés.

La CFDT cherche à mobiliser tous les travailleurs concernés et non pas une catégorie ou une profession particulière. Elle encaisse donc l'échec de la grève du 12 mars tout en affirmant que ce n'est que partie remise.

Lorsque la CGT met en marche les caristes, la CFDT ne dit trop rien, au début elle se demande s'il s'agit d'une opération contre feu. De surcroît, elle n'a plus de militants parmi les caristes depuis des années. Elle ne se joint franchement à la grève que le 31 Mars, comprenant qu'il ne s'agit pas d'un feu de paille.

A partir de ce moment tout en fardant la perspective d'une généralisation de la lutte, qu'elle défend sans cesse, elle s'insère sans réticence dans la grève.

Elle favorise son extension, assumant pratiquement seule, durant plusieurs jours la présence avec l'équipe de nuit des presses. Elle tente d'entraîner les caristes du MPR. Elle renonce de fait aux positions prises en 1978 sur le blocage des chaînes.

Elle pousse les grévistes à exiger l'unité des organisations syndicales. Elle parvient à mettre sur pied des réunions préparatoires aux séances de négociations. Regroupant représentants des caristes et organisations syndicales.

Politique de la vérité et de la clarté, elle fournit dans ces réunions tous les éléments concernant les contacts officieux ou officiels direction-syndicats qu'elle connaît.

Elle cherche à réaliser l'unité des caristes et des ouvriers de production en insistant sans relâche sur la neutralisation de toutes les causes d'arrêt dans le calcul des UPA.

Vers la fin du conflit elle appelle les travailleurs de sellerie et mécanique à deux grands meetings en bout de chaînes mécanique, meetings qui seront des succès et auront peut-être joué par leur intonation un rôle dans le déclenchement du conflit ultérieur.

La CFDT essaye de devancer une fermeture de l'usine (tract du 7 Avril) car elle n'est pas tranquille sur la suite des événements.

" Nous devons nous souvenir des grèves qui ces dernières années ont bloqués de la même façon l'usine de Flins.  
 " Les travailleurs d'un atelier en lutte sont restés seuls que ce soit en Mars-Avril 1973 ou en Mai-Juin 1978. Les autres sont finalement restés spectateurs. La Régie Renault en a profité pour isoler les grévistes.  
 " Et après des lock-out, la Régie est parvenue à mettre fin au conflit dans de mauvaises conditions pour les grévistes.  
 " CHAQUE TRAVAILLEUR DE L'USINE DOIT PRENDRE SES RESPONSABILITES."

Lorsque la direction propose son premier protocole d'accord, la CFDT se convaint que le meilleur moyen pour que la direction comprenne, ce serait un vote négatif à bulletin secret.

Elle donne donc son accord pour le scrutin, s'efforce de faire tomber les préventions des caristes vis à vis du vote et s'exprime on ne peut plus nettement.

D'abord avant le vote -(tract du 5 Avril).

" Un principe de la politique de la Régie a été mis en cause. Celui qui par la notion d'attribution du maxi "au mérite" voulait redonner à la direction une liberté encore plus grande d'appliquer l'arbitraire et la division.....

" La direction a du malgré un étalement dans le temps donner le maxi lié à "la compétence acquise avec l'ancienneté". Aux caristes maintenant d'évaluer cet étalement.

" C'est pourquoi, il est absolument incohérent que la direction réintroduise un élément de division, motif de la lutte des caristes en ne donnant pas un calendrier de passage au maxi pour tous ceux qui ont moins de 5 ans d'ancienneté (30% du personnel).....

" Le fait que la division reste sous une autre forme bloque l'issue du conflit.

qu'après le scrutin (tract du 6 Avril)

" Rien ne justifie l'attitude de blocage de la RNUR dans la période actuelle. Elle semble se figer sur une question de principe pour bien montrer que c'est elle qui décide; quand elle veut. R

" Réintroduire la division par la fenêtre quand on l'a fait sortir par la porte est absurde.

" La direction croyait que les plus anciens lacheraient les nouveaux.  
 " Elle s'est lourdement trompée sur la SOLIDARITE entre les travailleurs.

Après le deuxième protocole d'accord la CFDT ne cache ni les limites du texte, ni sa position favorable à la reprise.

- " Ce qui reste en suspens :
- " La direction a accepté une solution pour tous ceux qui sont en poste  
 " aujourd'hui. Mais elle garde la liberté sur le passage au maxi pour  
 " ceux qui obtiendront le I85 dans l'avenir et n'auront pas l'ancienneté  
 " aux dates inscrites dans le protocole.
- " C'est un problème qui concerne tous les ouvriers spécialisés et PI de  
 " la Régie du fait de l'évolution de carrière des agents productifs.
- " Nous n'obtiendrons une règle fixe de passage au maxi que s'il y a une  
 " mobilisation de tous les ouvriers concernés à la Régie.
- " Ce ne sont pas les 300 caristes même déterminés qui régleront le pro-  
 " blème de dizaines de milliers de travailleurs.
- " Position de la CFDT.
- " .... Le nouveau protocole proposé est certes un COMPROMIS.
- " Certains trouveront que les délais du calendrier prévu sont peut être  
 " trop longs. Nous aurions pu les améliorer mais à condition d'une mobi-  
 " lisation de tous les PI I85 et pas seulement les caristes.
- " La CFDT a pris ses responsabilités lundi dernier en disant que le pro-  
 " tocole était insuffisant.
- " Aujourd'hui, elle prend aussi ses responsabilités en affirmant qu'un  
 " pas important a été franchi. La division à la tête du client a été bat-  
 " tue en brèche.

A la reprise, la CFDT réalise seule trois meetings dans les secteurs clés de la grève (sellerie, mécanique, presses). Elle montre, comme le pense la majorité, qu'il s'agit d'une victoire tout en essayant d'atténuer la déception de la minorité.

Les caristes ont eu l'occasion de juger les deux organisations syndicales sur l'ensemble de leur pratique, la CFDT en a tiré bénéfice.

Cela ne signifie pas que toutes les positions CFDT passent pour autant. Les caristes avaient voté le principe de la collecte commune sur bons à souche.

Lorsque la CFDT leur demanda quelques semaines plus tard d'exiger que la distribution d'argent soit faite ensemble, elle n'a guère été comprise.

La CGT d'un côté, la CFDT et FO de l'autre ont versé le montant de leur collecte séparément.

Après les élections de délégués du personnel, la CFDT se retrouve avec sept militants caristes, l'évolution est pour le moins significative, d'autant qu'il s'agit pour une part des animateurs du conflit.

Une anecdote illustre l'influence acquise par la CFDT. Le jour des élections de délégués du personnel, les caristes de sellerie Eqz décident sans prévenir personne, ni même l'intéressé, de voter CFDT en rayant un nom sur la liste et en le remplaçant par celui de leur "leader", nouvel adhérent qui n'avait pas voulu se présenter. Inquiets ils sont ensuite venus demandés s'il n'avait pas commis une erreur, de fait plus d'une trentaine de bulletins ainsi retouchés furent déclarés nuls et la CFDT à cause de ces quelques voix manquantes n'eut que 19 sièges en titulaires, contre 20 en suppléant.

# ATTITUDE DE LA DIRECTION

La Régie Renault fut visiblement désarçonnée par la tenacité des caristes elle s'étonnait que les solutions acceptées au Mans, à Sandouville, à Cléon, lesquelles laissaient une marge de manoeuvre à l'entreprise, ne soient pas retenues à Flins.

Lors de l'écriture du premier protocole d'accord elle essaya de faire pencher la balance en mouillant au maximum les organisations syndicales et la délégation de grévistes.

Le texte commençait ainsi :

" l'ensemble des participants (organisations syndicales, direction, personnel en grève) se sont rapprochés autour des propositions énumérées ci-dessous)....

Laissant entendre que le compromis était unanimement jugé positif.

La RNUR facilita les votes en fournissant tout le matériel nécessaire, mais elle ne réussit pas à imposer d'observateurs, ni à modifier les modalités du scrutin. ELLE voulait fournir une liste de tous les caristes qui servirait de base à l'émargement. Celui-ci se fit sur de simples cahiers, tous les renseignements nécessaires étant inscrits à la main au fur et à mesure par les scrutateurs caristes et délégués.

Après le rejet du premier projet, la direction publie une note officielle contestant les résultats.

" Les résultats de ce vote ne représentent qu'une faible minorité du personnel concerné.

" Le nombre de votants n'ayant pas accepté la reprise du travail est par rapport à l'effectif total des caristes 772 de 30,05% , les autres représentent donc 70% du personnel cariste. En conséquence, il est souhaitable que le travail reprenne normalement dans l'ensemble des ateliers.

La Régie Renault englobe évidemment les caristes de plusieurs secteurs, dont le MPR qui ne sont pas en grève pour parvenir au résultat précédent.

Elle tentera ensuite de culpabiliser la CFDT, recevant les organisations syndicales une par une. La CFDT n'était pas d'accord, tout comme FO sur ce genre de contacts, mais elle s'y rendit tout de même puisque la CGT les avait acceptés. Elle s'entendit reprocher les graves responsabilités qu'elle avait prise en préconisant de voter négativement et fut accusée de bloquer toute politique de rémunération compatible avec les impératifs de la production.

Mais bien sûr une grande question vient immédiatement à l'esprit. Pourquoi l'entreprise nationale n'a pas eu recours ni aux moyens de répression classique ni à la fermeture de l'usine ?

Elle avait l'occasion de procéder à tous les constats d'huissier qu'elle voulait : "séquestration" des engins de manutention, immobilisation des ascenseurs, dispersion prématurée de pièces menées sur chaînes par divers moyens et enfin blocage des chaînes mécaniques.

Certes au début apparition des huissiers, discrète cependant, entraîna la libération de la rampe d'accès par voiture aux chaînes sellerie, mais l'effet dissuasif n'alla pas plus loin puisqu'il n'y avait pas de dramatisation telles que lettres d'avertissement.

Quelques mois plus tôt à Billancourt, la Régie Renault n'avait pas hésité à employer le lock out.

Y a -t-il eu un souci de conciliation pour ne pas aggraver les rapports sociaux dans une usine très difficile à manier ?

Y a -t-il eu intervention gouvernementale, les pouvoirs publics ne souhaitant pas que la Régie Renault s'illustre à nouveau comme modèle de patron de combat ?

La venue du premier ministre, P. Mauroy, à Billancourt le 8 Avril pour signer le contrat de solidarité, n'a-t-elle pas empêché toute mesure intempestive et favorisé la recherche d'un compromis ?

Tous ces facteurs ont du peser simultanément.

Toujours est-il que dans sa logique, la Régie Renault a pris une responsabilité lourde de conséquence. Elle a montré aux ouvriers de production qui attendaient n'ayant plus de travail, la terrible efficacité du blocage des chaînes mécaniques.

La souvenir de 1973 et 1978 s'estompait, la situation donnait des idées faciles à imaginer.

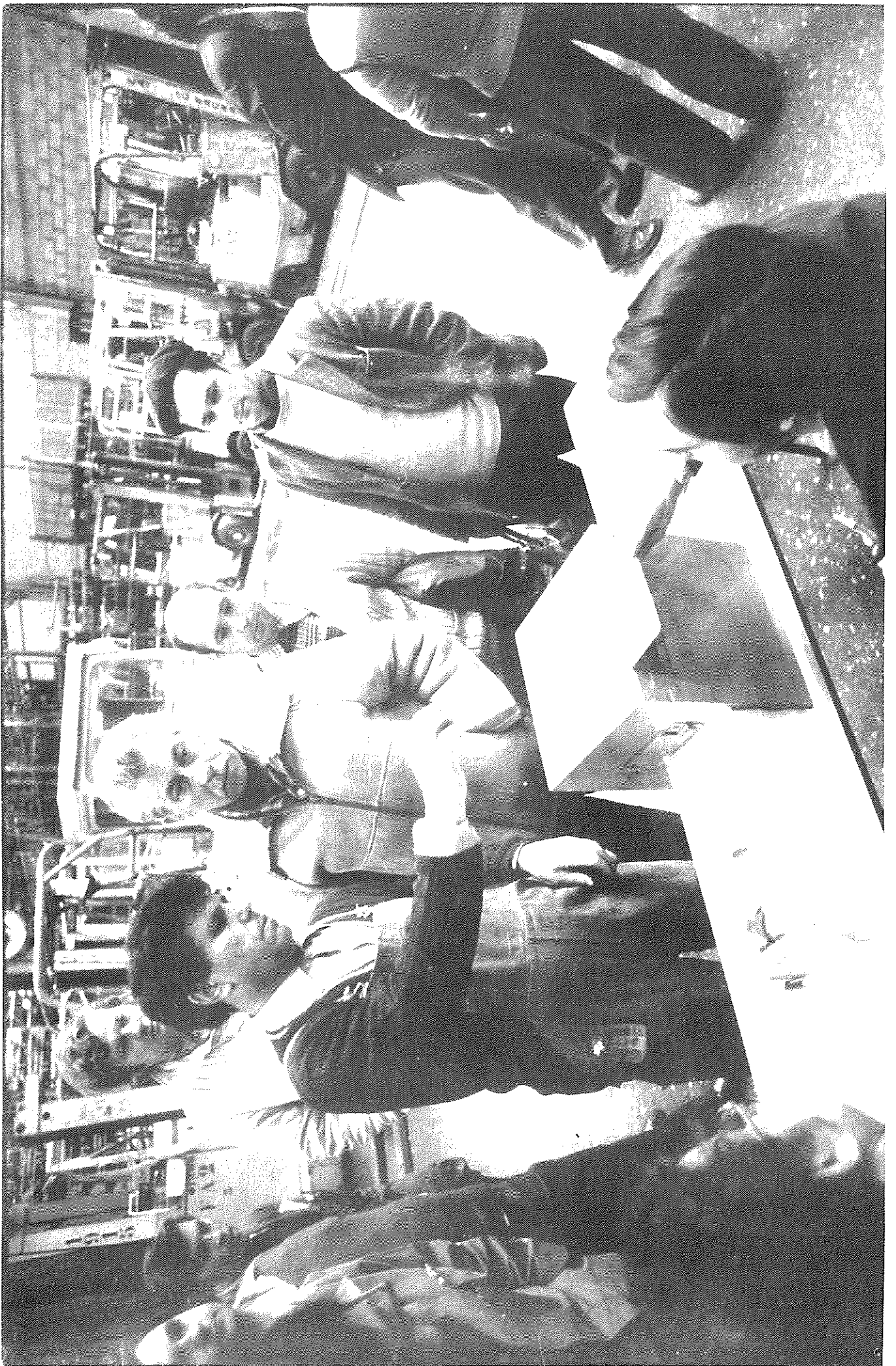
Manifestement les contradictions n'échappent pas à une grande partie de l'encadrement habitué à d'autres méthodes.

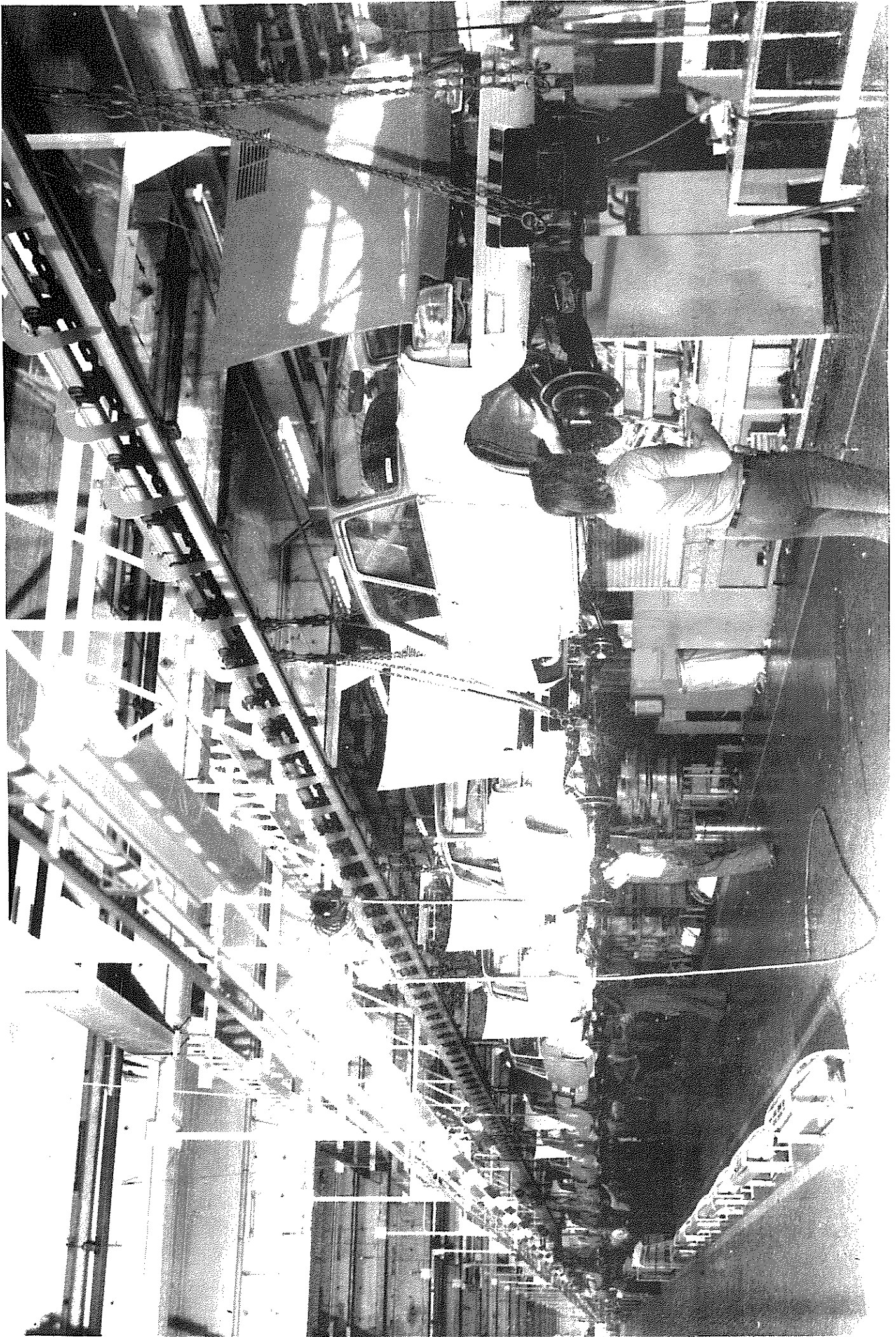
Le 8 Avril la CGC s'exprime plutôt vivement.

" la CFE-CGC n'a jamais contesté le droit de grève, mais continuera et défendra toujours avec vigueur le droit au travail. Or depuis le début et tout au long de ce conflit il y a eu de graves atteintes à la liberté du travail.

" la CGC conteste également la soi disant "démocratie du vote des caristes où aucun observateur neutre n'était présent et où l'on interdisait de voter aux non grévistes de la profession ..."

Soulignons enfin qu'il a fallu le conflit des caristes pour que les congés sans solde et les accidents du travail soient neutralisés dans le calcul des UPA à Flins, le même résultat avait été acquis un mois plus tôt à Billancourt à l'occasion d'un autre conflit moins important. Les directions d'usine avaient-elles donc besoin d'être contraintes par des grèves pour régler des problèmes que la direction générale avait promis de résoudre par établissement en décembre 1981 ?





# EN MARGE

Le conflit des caristes a vu la réapparition sur l'usine de Flins d'un type d'expression gauchiste disparu depuis 1973.

LE PROLETAIRE, organe de la LCI (Ligue Communiste Internationaliste) s'en donne à coeur joie dans ses tracs des 5 et 6 Avril.

Voici quelques échantillons d'un langage connu.

- " Vote bidon "....." les syndicats trahissent"
- " le protocole honteux que les syndicats ont eu le culot de leur présenter "
- " Les syndicats passent leur temps à pleurnicher pour des postes, ....
- " pour des revendications qui ne servent au patron et se retournent contre les travailleurs.
- " Les patrons et les grands délégués syndicaux font tout pour isoler,
- " ils disent que Flins c'est Flins, Billancourt c'est Billancourt, un
- " OS c'est un OS, un PI c'est un PI ....."

# ET APRES

Reconnaissants vis à vis des OS de mécanique qui les avaient soutenus plusieurs groupes de caristes participeront aux débrayages de soutien les semaines suivantes.

Mais au-delà de ces événements, il s'avère que la profession de cariste est de plus en plus menacée par les mutations technologiques, - chariots filoguidés, transtockeurs, magasins dynamiques, approvisionnements automatiques- vont se multiplier.

Certes tous ne seront pas remplacés, il faut des années pour investir et réaménager complètement les ateliers.

Il n'empêche que la tendance semble irréversible.

Par ailleurs la Régie Renault veut de plus en plus mixer le travail de cariste et celui d'ouvrier de production, le même individu effectuant les deux suivant le moment et les besoins.

Dès après les conflits, elle a mené une enquête auprès des caristes des presses pour savoir s'ils seraient d'accord pour participer aux chantiers expérimentaux et donc entre autres appuyer sur les boutons, bien sûr, elle s'est fait envoyer dans le mur. Certes dans les résultats la grève figure l'examen de la situation des "faisant fonction" mais ne risque-t-il pas au contraire de se multiplier.

Dans un tel contexte les caristes qui réclament depuis des années la reconnaissance de leur qualification par la délivrance d'une licence officielle, vont-ils demain exiger le P2, comme certains l'avancent ?



# LE CONFLIT DES OUVRIERS SPECIALISES

## UNE GREVE PEUT EN CACHER UNE AUTRE

Le 7 Avril, la C F D T disait et écrivait :

*Ne nous disons pas "laissons les caristes gagner et après, ce sera notre tour " car après ce sera trop tard !*

Et... la C F D T proposait un appel de grève sur l'ensemble de l'usine...

La C G T faisait signer des pétitions.

Pour la C F D T, élargir le rapport de force pour débloquer la situation, c'était élargir la grève.

L'attitude incohérente de la direction n'était comprise, ni des Ouvriers, ni des Cadres : Pourquoi ne pas céder, pourquoi laisser pourrir et payer les gens à ne rien faire ?

Déjà la menace de lock-out planait comme seule issue si la direction ne cédait pas aux caristes MAIS... la direction a lâché...

Et nous allons aller de retournements en retournements !

*Jeudi 8 AVRIL à 16 heures... des Militants, des dirigeants de la Section C F D T Flins reviennent à la salle Syndicale après le vote de reprise des caristes. Ils croisent "ceux" de la C G T qui avaient préféré aller parader devant la presse, plutôt que d'assumer les meetings de reprise en Tôlerie (différence de pratique Syndicale !) Emouvants, ces meetings, d'ailleurs !*

Il fallait donc digérer un peu cette grève exemplaire, savourer ce succès, tirer un bilan... Souffler un peu, quoi !

Bien sûr, nous savions qu'une victoire en cache peut-être une autre, les O S attendaient leur tour...

*Ils n'ont pas attendu longtemps... Les Ouvriers n'ont pas de pitié pour les Militants !*

Pas le temps de s'asseoir 5 minutes... Coup de téléphone... Le chef du Personnel, visiblement dépassé, fatigué lui aussi peut-être, s'inquiète "Pouvez-vous nous expliquer ? Une centaine d'A.P. de Mécanique se sont regroupés en bout de chaînes et bloquent la sortie des voitures. Qu'est-ce qu'ils veulent, d'après vous ? "

Retenant à la fois des soupirs de lassitude et de fatigue, mêlés à des sourires de contentement et des "on vous l'avait bien dit !" la

réponse sonne, évidente : "les classifications, la neutralisation des arrêts maladie et congés sans solde, pour les 5 points supplémentaires, la 5ème semaine sur laquelle votre réponse tarde, les conditions de Travail, les cadences..." "

Pas besoin d'aller voir pour savoir ça mais... C'est donc reparti pour un tour ! La voiture sono de la C F D T repart donc en Mécanique un peu désarçonnée, elle aussi, de n'avoir même pas pu recharger ses batteries !

Mais au plaisir de savoir qu'une grève éclate, la menace de lock-out - écartée par le vote de reprise des caristes - s'ajoute et ressurgit dans la tête des Syndicalistes repartis sur la brèche.

En bout de chaînes Mécanique, c'est le même décor mais... les acteurs ont changé ! C'est pas tout-à-fait la même ambiance... Le brouhaha en Arabe... les cottes grises et bleues, les têtes crépues qui dominent avec les teints mats ont pris la place, toute chaude encore et laissée vide il y a 10 minutes par les claks et les cottes oranges des caristes.

→ Une grève chasse l'autre...

En plusieurs jours de blocage des chaînes par les caristes, les O S des chaînes - une fois reposés et quelque peu lassés des jeux de dames ou de cartes - ont eu le temps de réfléchir, de discuter entre eux, de murir leurs revendications, de s'organiser, même, pour que leur tour vienne.

La Mécanique démarre en premier, en équipe 2, sur les chapeaux de roues, évidemment. C'est là le théâtre de l'action !

Les trois, ou quatre, débrayages de solidarité avec les caristes - le matin - ont montré la force des O S de chaînes. Les meetings en bout de chaînes ont bien planté le décor là ! Alors, pourquoi en construire un autre ?

D'ailleurs, la Sellerie les rejoint bien vite aussi !

Et puis, on a vu les caristes le faire, et la direction discuter, et la direction céder. Alors, certains - nombreux - se disent "pourquoi pas nous ? On n'a pas de clark mais... on a notre corps et notre nombre ! " De toute façon, il y a assez de choses qui ne vont pas pour en gagner, au bout ! Et... il faut gagner ! " Voilà ce que disent ceux des chaînes.

Il y a des ombres : 78 n'est pas si loin, avec sa flopée de licenciements, l'amertume n'est pas totalement disparue !

Mais, il y a des lumières : Billancourt a gagné, les caristes aussi. La situation ne serait-elle donc pas plus favorable avec un gouvernement de gauche ?

Certains, même, pensent et disent aussi "pourquoi les O S qui bossent le plus dur n'auraient rien alors que les caristes ont eu quelque chose et leur boulot est plus peinard ! "

Donc : battre le fer quand il est chaud !

Ne pas attendre ce soir, ni demain. Psychologiquement, il n'est pas possible qu'une seule voiture sorte... Ce serait donner trop vite la main à la direction, comme aux cartes.

Les Délégués de MECANIQUE, présents et au courant de cette atmosphère, étaient donc là les premiers, comme des poissons dans l'eau... Et puis, de toute façon, on n'arrête pas un raz de marée...

## **DEGAGER LES REVENDICATIONS**

Cela fuse de partout... C'est un peu confus... Mais... on retrouve ce qu'on a dit au chef du Personnel. *Il faut classer les priorités, écarter les rancoeurs personnelles, les incompréhensions du type "on veut le maxi. pour tous" comme les caristes...*

Voici ce qui se dégage le 8 au soir et retransmis dans un tract C F D T :

- \* *Le refus des retards dans l'application des 5 points supplémentaires au 1er Février, à cause des arrêts maladie,*
- \* *la suppression des coefficients 170 et 175 sur chaînes (le P 1 devenant le premier coefficient, les P 1 actuels veulent passer 185 maxi. pour TOUS) ,*
- \* *le refus de la polyvalence obligatoire pour les 5 points,*
- \* *le contrôle et l'affichage des cadences - l'augmentation des effectifs et l'allègement de la charge de travail,*
- \* *la possibilité d'accoler la 5ème semaine de congés aux congés payés principaux, et sans que cela dépende de l'obtention des congés sans solde.*

Il a déjà été développé, plus haut, la pagaille dans les classifications, qu'avait entraînée le protocole de progression de carrière des A.P. et P 1, signé en Décembre entre la direction et les Organisations Syndicales.

A Flins, les effets de division ont été très importants (cf. tableaux sur les coefficients).

Beaucoup de Travailleurs n'acceptent pas qu'on pénalise la maladie, considérée comme un effet des conditions de Travail !

### ***SUR LES COEFFICIENTS***

La volonté de réduire le nombre de coefficients en chaînes, d'avoir la nomination de P 1 (même fabrication) traduit ce qu'on appelle donc le "ras le bol des O S", la remise en cause de l'organisation du Travail à la chaîne par l'aspiration à être reconnu, qualifié, à ne pas être au bas de l'échelle, à valoriser ce Travail qu'on dit répétitif, abrutissant, dégradant...

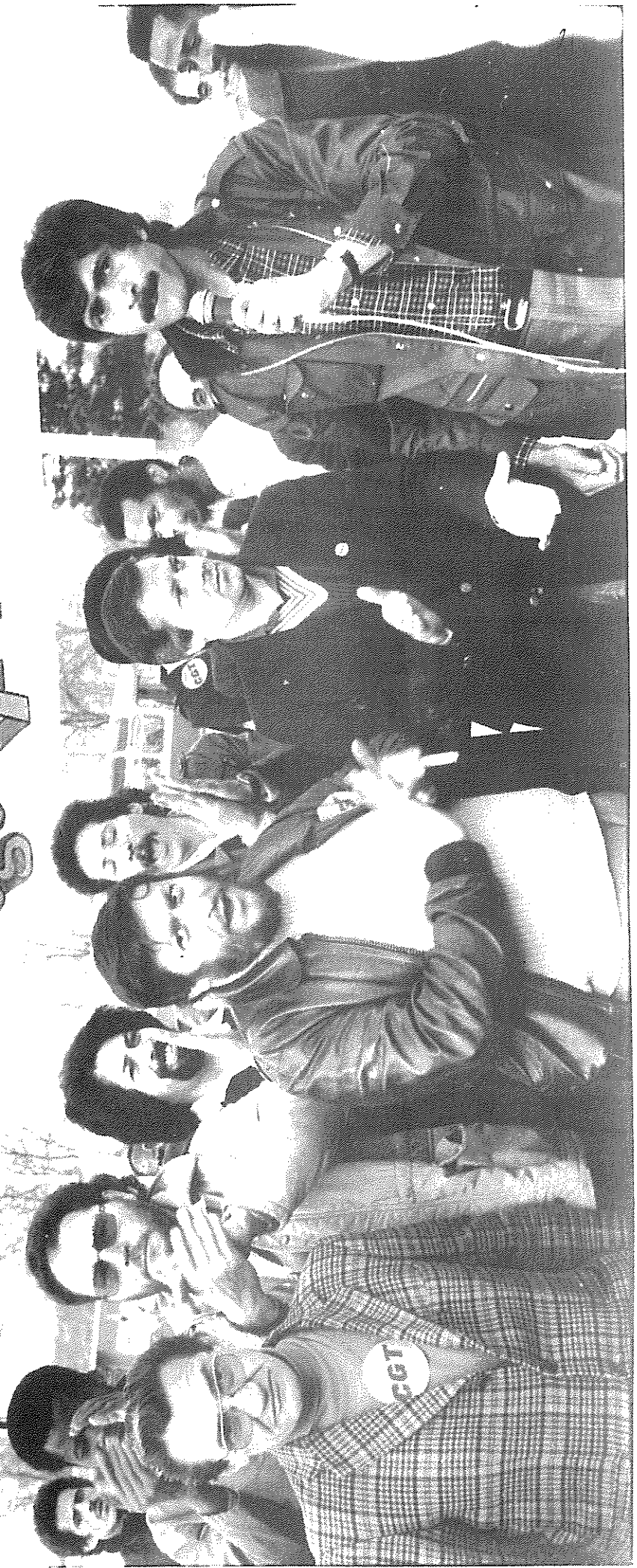
س  
ف  
ح  
ت

# SUPPRESSION DES COEFF. 170 ET 175



HAUTE  
AUX CADENCES  
INHUMANES  
CGT  
A FLIMS

~~CGT~~  
~~1973~~



Ce n'est PAS NOUVEAU MAIS... comme la Régie n'a pas trouvé de solution !....

Il y a aussi l'expression d'une certaine égalité : on en bave TOUS... On est TOUS dans la même galère donc : à Travail égal, salaire égal !

Mais, contradictoirement, beaucoup d'O S reconnaissent qu'il y a des postes plus durs que d'autres, qui mériteraient d'être payés plus d'où, la revendication du 185 ! Ils reconnaissent, aussi, par là que TOUS ne peuvent pas faire TOUT !

Il y a, aussi, la volonté secondaire MAIS IMPORTANTE, de voir augmenter son salaire avec, comme idée très ancrée depuis des années : qu'on y arrivera mieux dans le cadre de la grille des salaires et par atelier ou par secteur, plutôt qu'en revendiquant une augmentation générale pour tous !

Et puis, il y a aussi -peut-être- le sentiment qu'on fait grève pour soi et que 400 ou 500 F, ça profite à ceux qui n'ont pas fait grève en particulier... les chefs ! alors que le 180 ou le 185, ça ne concerne que les O S !...

... Illusion, certainement, car quand un O S gagne 5 ou 10 points, ceux qui sont placés plus haut ( O P ou maîtrise) gagnent 15 - 20 - ou 30 points, par ricochet, dans les semaines ou les mois qui suivent mais ça, les Ouvriers ne s'en aperçoivent pas !

## **LE REFUS DE LA POLYVALENCE OBLIGATOIRE**

De plus en plus, les Travailleurs des chaînes sont déplacés d'un poste à l'autre, d'une chaîne à l'autre, d'un bâtiment à un autre, sans qu'on leur demande leur avis, au gré des aléas de la production, de l'absentéisme et pour eux, du bon vouloir du chef.

Pour ces Travailleurs - qui vivent cela comme des brimades, des contraintes, qui se sentent des pions dans les mains de la maîtrise - la polyvalence est la forme achevée de ce va-et-vient continu ! La polyvalence consacre donc le mépris que le patron a de leur vie, de leur avis; donc, ils la refusent en bloc ! Ils estiment en faire assez comme ça !

La polyvalence, pour eux, ne peut être positive, enrichissante, puisqu'au départ : décidée, imposée par d'autres !

La direction de RENAULT a introduit la condition de se soumettre à cette polyvalence pour obtenir une progression de carrière plus rapide !

L'objectif est clair : avoir une main-d'oeuvre qui s'adapte facilement aux évolutions technologiques, au renouvellement rapide et fréquent des modèles, aux changements de production de tous ordres et

aux multiples causes en qualifiant cette mobilité - pompeusement - de "polyvalence" pour qu'elle soit mieux acceptée. Pour les Ouvriers, cette polyvalence-là, ils l'ont déjà !

En plus, les Travailleurs ont trop de rancœurs, trop de mauvaises expériences, le passif est trop lourd et ils ne se sentent pas liés, non plus, aux problèmes et aux difficultés de l'entreprise...

... Ils ne croient donc pas les belles déclarations d'intention de la direction !....

## **LES CONDITIONS DE TRAVAIL, LES CADENCES, LES EFFECTIFS**

*C'est peut-être cela la raison profonde du ras-le-bol !*

*Se sentir un robot, une machine comme une autre, un numéro de matricule qui doit toujours aller plus vite et s'adapter, et obéir aux chefs sans rien dire, sans rien savoir, sans rien comprendre !*

Réorganisation continuelle des postes, des opérations... Les conflits sont nombreux, depuis des années, à ce sujet contre l'aggravation de la charge de Travail !

Alors, pourquoi tout cela devrait-il continuer, sous un gouvernement de Gauche qui se dit POUR LES OUVRIERS ? et d' O S à Agents de production, pourquoi ne pas devenir sujets ? puisqu'on nous le dit "que ça doit changer !" puisqu'on nous a promis le changement !...

Difficile de concrétiser une aspiration qui reflète une remise en cause de son rôle social même, de l'organisation du Travail, de la division des tâches et surtout, lorsque cela n'est pas très clair dans la tête de TOUS... Faudrait tout changer !...

... Alors, l'idée "de contrôle des cadences" a peut-être fait mouche. En tout cas, l'idée plait. Certains s'en emparent, même si on a du mal à concrétiser précisément ce que cela pourrait être puisqu'en fait "le contrôle" n'est pas une revendication mais plutôt une pratique avec des moyens "pour contrôler" justement.

Savoir, au moins, "à quelle sauce on va être mangés", savoir le nombre et la nature des voitures à produire, en combien de temps, avec combien de monde... C'est un petit début ! ...

... C'est le minimum, quoi, pour pouvoir "gueuler" après, avec des arguments plus solides que de dire "ça va trop vite !" pour prouver - éléments chiffrés à l'appui - que le patron exagère vraiment !

## LA CINQUIEME SEMAINE DE CONGE

Pour les Travailleurs Immigrés, c'est important et même, URGENT, de savoir si on peut l'accoler aux congés annuels, sans devoir prendre - obligatoirement - un congé sans solde.

La loi, elle, n'a pas prévu ce cas, puisqu'elle interdit l'accolade !

Et pourtant, cela concerne une partie non négligeable de la classe Ouvrière !

La Régie traîne à solutionner ce problème, se retranchant derrière la Loi ! Elle ne proposait, jusqu'à la grève, que de payer une semaine sur les congés sans solde et... comme TOUS n'étaient pas autorisés... et comme beaucoup ne voulaient pas perdre d'argent...

... Cette revendication recevait, aussi, un certain écho parmi les jeunes Français fraîchement sortis de l'école, qui participaient à la grève : C'est vrai, c'est dur de passer de deux mois de vacances à un mois seulement !....

—————> *D'autres revendications se sont rajoutées, en cours de route :*

- \* *le paiement à 100% des heures perdues par les lock-out,*
- \* *le paiement, par la direction, du billet de voyage de congés payés, transformé en "participation financière de la direction aux frais de déplacement pour les congés annuels".*

Cette dernière revendication a été sujette à controverse et ne réalisait pas l'unanimité parmi les grévistes. Elle a été, en fait, introduite maladroitement par la C G T et par surenchère ! (il sera traité, plus loin, de cet aspect comme des conséquences de cette revendication).

Ces revendications furent inscrites au tableau noir, dans la salle de négociations durant toute la durée du conflit.

La présentation déformée de la priorité des revendications (en effet, les médias... presse, radios, T.V. insistaient plus sur la 5ème semaine ou le billet d'avion que sur les classifications et les cadences) donna une image du conflit comme étant une grève "d'Immigrés".

Alors... grève d'Immigrés ? *OUI* par le nombre majoritaire de ceux qui y participaient mais grève d'Immigrés ? *NON* par le contenu des revendications, en particulier la plus essentielle : *celle du P 1 à 180 pour TOUS !*

Cette vision fit que la grève des O S fut moins populaire dans l'usine que celle des caristes, auprès de l'ensemble des Travailleurs.



MAIS, comme les revendications concernaient la grande majorité des O S , il y eut un soutien tacite général de leur part.

# LA GREVE PAR DELEGATION

## NOUVELLE STRATEGIE OUVRIERE OU...PRISE DE CONSCIENCE INSUFFISANTE

Les caristes l'on fait avec leurs clarks, ils ont bloqué la sortie des voitures en bout de chaînes Mécanique... *Pourquoi les O S ne le feraient-ils pas aussi ?*

◊ A 30 ou 40 ont peut rester à surveiller les bancs qu'on a installés devant la dernière voiture, surmontés des banderolles Syndicales prises d'office et qui garantissent la validité de ce coup un peu militaire...

Facile, rapide, efficace immédiatement. En tout cas, plus persuasif que de défiler, aller discuter avec les hésitants, ceux qui se cachent dans les W.C. , ceux qui ne veulent pas perdre de l'argent mais sont d'accord avec la grève... Alors, manque de confiance en soi ?... Qui osera venir déloger cette barricade de fortune, au risque de déclencher des affrontement physiques avec ceux qui la gardent ?

Au début, c'est même grisant cette efficacité : *OUI, on fait mal au patron, aucune voiture ne sort et la maîtrise regarde cela, impuissante ! MAIS...* bien vite, le noyau dur qui a foncé sur le bout des chaînes devient noyau de cerise puis... pépin de raisin ! et... un pépin s'écrase plus facilement qu'un noyau !...

Les plus réticents se disent qu'après tout, il en reste assez pour bloquer, autant retourner à sa place puisque - de toute façon - on ne travaille pas ! D'acteurs, ils deviennent spectateurs et... plus ça va, plus il y a de spectateurs et moins il y a d'acteurs !... ce qui permet à la direction de dénoncer la grève comme minoritaire et de refuser de discuter avec un commando qui "entrave la liberté du Travail" etc....

Et pourtant.... le nombre des grévistes, leur localisation aux secteurs clés de fabrication (chaîne Mécanique, puis Sellerie, puis la Tôlerie R 5, les deux premiers jours, la R 18 ensuite) les défilés permanents de ceux qui ne gardaient pas les bancs, suffisaient nettement à ralentir considérablement, à désorganiser.

Le blocage s'était cristallisé sur la Mécanique MAIS, ceux de la Tôlerie R 18 ont pris la relève ! Ils ne pouvaient accepter que les installations tournent en Tôlerie R 18 pendant que eux bloquaient la Mécanique alors, ils sont retournés bloquer la R 18 et ne venaient en Mécanique (pas tous) que pour les meetings quotidiens.





D'autant plus que ce fameux blocage de la Mécanique a abouti au résultat paradoxal suivant : *la Sellerie et la R 5 Tôlerie occupaient la Mécanique et il n'y avait presque plus de grévistes en Mécanique dès le deuxième jour !...*

Non seulement le blocage des chaînes entraînait la désertion de la grève par ceux-là même qui l'avaient commencée MAIS, empêchait encore plus l'extension à d'autres ateliers qui ne s'étaient pas encore mis en grève depuis le début.

Ce moyen - si spectaculaire et efficace - de bloquer la production, ne creusait-il pas la propre tombe de la grève ?

Le débat commença, dès le début, parmi les Travailleurs mêmes.

Déjà, certains jeunes Français, retoucheurs, remplaçants, qui avaient débrayé le premier jour - surtout en Sellerie - n'appréciaient pas ce type de coup de force et certains reprirent le Travail rapidement (entr'autres pour cette raison) laissant un mouvement dont ils étaient sympathisants ! Ils n'ont pas osé affronter là-dessus les Travailleurs Immigrés les plus virulents à défendre le blocage.

D'ailleurs, au départ, malgré les réticences, ni les Syndicats ni les Grévistes les plus réfléchis n'ont osé le faire franchement !

Il a fallu l'ultimatum de la direction, conditionnant l'ouverture de négociations au déblocage des chaînes, puis l'affaiblissement visible de la grève, pour que la majorité accrochée à ce blocage devienne infime minorité !

Par la suite, le blocage s'est donc transformé en ralentissement - au retour du premier lock-out le 16 Avril - les grévistes de Mécanique et Sellerie tournant continuellement autour des chaînes, s'arrêtant au milieu, repartant puis, s'installant définitivement entre deux chaînes, en débordant quelque peu sur les postes de Travail. Vraiment, en tout cas, la présence des grévistes était telle que cela dissuadait de travailler.

Mais, un débat houleux - y compris entre Délégués - dut mettre le problème sur le tapis pour faire évoluer la situation et arriver à "ce blocage cool" comme dirent certains...

*Etait-ce un raisonnement bien élaboré que de se dire "il suffit d'être 100 ou 200 à bloquer les chaînes... chacun son tour... et on perd moins d'argent aussi..."*

Car, à un moment, la situation était tellement confuse qu'on ne savait plus qui était gréviste, qui ne l'était pas ! Personne ne travaillait, tout le monde se baladait, allait aux meetings ou pas, défilait...

Les chiffres mêmes, donnés par la direction, ne sont qu'approximatifs car une partie de la maîtrise ne déclarait pas tous les grévistes pour minimiser le conflit ou ne pas être trop mal vu... les raisons sont diverses !

On a même eu l'impression d'assister à un phénomène de grève par rotation autour d'un noyau permanent.

A la fin, le nombre de grévistes a augmenté et le dernier jour a été son point culminant mais, les grévistes de la dernière heure n'ont pas été autorisés à voter...

## L'EXTENSION DU CONFLIT

Des secteurs très nombreux ont participé aux débrayages, de façon diversifiée et limitée dans le temps.

Très vite, on s'est rendu compte que le noyau dur, en grève illimitée, était circonscrit aux quatre secteurs - chaînes Sellerie et Mécanique - Tôlerie R 5 et R 18 - et qu'il était nécessaire d'élargir à d'autres ateliers.

Les défilés quotidiens devaient, en principe, favoriser cette extension. Mais, de fait, il y a eu une division des tâches entre ceux qui faisaient la grève illimitée dès le début de poste, et ceux qui répondaient aux appels limités quotidiens de 3 H.

D'ailleurs, la systématisation de ces appels avec meetings comme clou du spectacle, a peut-être accentué les traits de cette séparation et conforté ceux qui ne voulaient pas trop perdre d'argent, à se suffire de ces 3 H par jour, empêchant une extension plus large de la grève illimitée.

Il était difficile de sortir de ce dilemme :

*o risquer de se cantonner à l'apparition du noyau en grève illimitée, sans permettre "aux sympathisants" de s'exprimer activement et donc, isoler la grève,*

*o ou bien, effectivement, continuer à faire deux appels séparés en somme, la grève à la carte... seule jonction possible entre les différentes aspirations.*

Mais, au global, on peut dire que des centaines, voire des milliers de Travailleurs ont participé - au moins une fois - à un débrayage, un défilé, un meeting !... Des Travailleurs qui n'avaient jamais fait grève de leur vie... des ateliers dont on n'avait presque jamais entendu parler, ont fait grève... Chacun y a donc mis son grain de sel !

## l'extension sur les autres usines :

. Le problème a commencé à se poser de façon cruciale lorsque les négociations piétinaient sérieusement mais, nous ne nous faisons pas trop d'illusions :

- ◊ Sandouville avait eu sa grève en Septembre,
- ◊ Billancourt en Octobre,
- ◊ Les autres usines semblaient considérer ce conflit comme "la révolte des O S Immigrés" et ne se sentaient pas réellement concernées.

Cela s'est donc cantonné à des informations écrites ou verbales.

D'ailleurs, les Ouvriers de Flins ne posaient pas, non plus, la question comme étant décisive !

## **L'AMBIANCE DE LA GREVE**

Au début, comme toute grève, ce fut une sorte de Libération ! MAIS, contrairement aux conflits de 73 et 78, ce fut plutôt "bon enfant". En tout cas, beaucoup moins violent !

◊ D'une part, parceque le souvenir amer des sanctions pour violences n'était pas éteint,

◊ D'autre part, parceque la direction évitait de susciter, systématiquement, les incidents et les provocations ; et puis, certainement aussi, parceque la peur était moins omniprésente parmi les Travailleurs Immigrés !

Ainsi, pas de chasse systématique aux non-grévistes, beaucoup moins d'agressivité, une certaine condescendance même, à l'égard de ceux qui ne sortaient pas de leur poste de Travail lors des défilés.

Il faut dire que certains avaient trouvé le "truc" pour ne pas être importunés : sortir dans l'allée lors du passage du défilé... accompagner un peu puis... revenir tranquillement à son poste sous l'oeil goguenard de son chef qui, parfois, poussait à cette tactique....

Le caractère "un peu fête" fit son apparition lorsque la plupart fut lassée des défilés et du parcours qui ne variait pas beaucoup...

Les tam-tams et les flûtes remplaçaient le roulis de la chaîne, les jeux de cartes ou de dames étaient, certes, plus passionnants que la pose des glaces ou des boîtes de vitesse, surtout moins fatigants !...

Le C.E. avait prêté un radio-cassette et nous connaissons par coeur la chanson "le chiffon rouge" que la C G T amenait lors de chaque meeting !...

La bataille concurrentielle inter-Syndicale des auto-collants, casquettes, et autres gadgets, battait son plein et les stocks s'épuisaient vite, à chaque rassemblement.

C'était devenu presque un jeu : s'en couvrir la cotte le plus possible, en associant ceux "des boutiques" différentes marquant ainsi, par là, le refus des polémiques et des surenchères !...

La journée était rythmée par le défilé du matin, dans chaque atelier, puis le regroupement, dans la matinée, au début - selon le désir de la CGT - devant le bâtiment de la direction. Ensuite - selon le désir des grévistes - en MECANIQUE pour empêcher toute remise en route des chaînes.

L'après-midi : même scénario, après la jonction des deux équipes avec prises de parole aux portes, diffusions de tracts (jamais les tracts n'ont été autant lus qu'en cette période de grève ! et... il y en eut !....)

Le soir, après le repas, réunion intersyndicale, dans la deuxième phase du conflit et bon nombre de grévistes se balladant dans l'usine ou rentrant chez eux pour ceux qui avaient une voiture.

Une prise de parole des Syndicats, à la sortie, faisait le point de la journée et reconfortait pour le lendemain !....

Les faits nouveaux étaient apportés par l'entrée - ou la sortie - des négociations, et aussi les altercations avec la maîtrise, parfois....

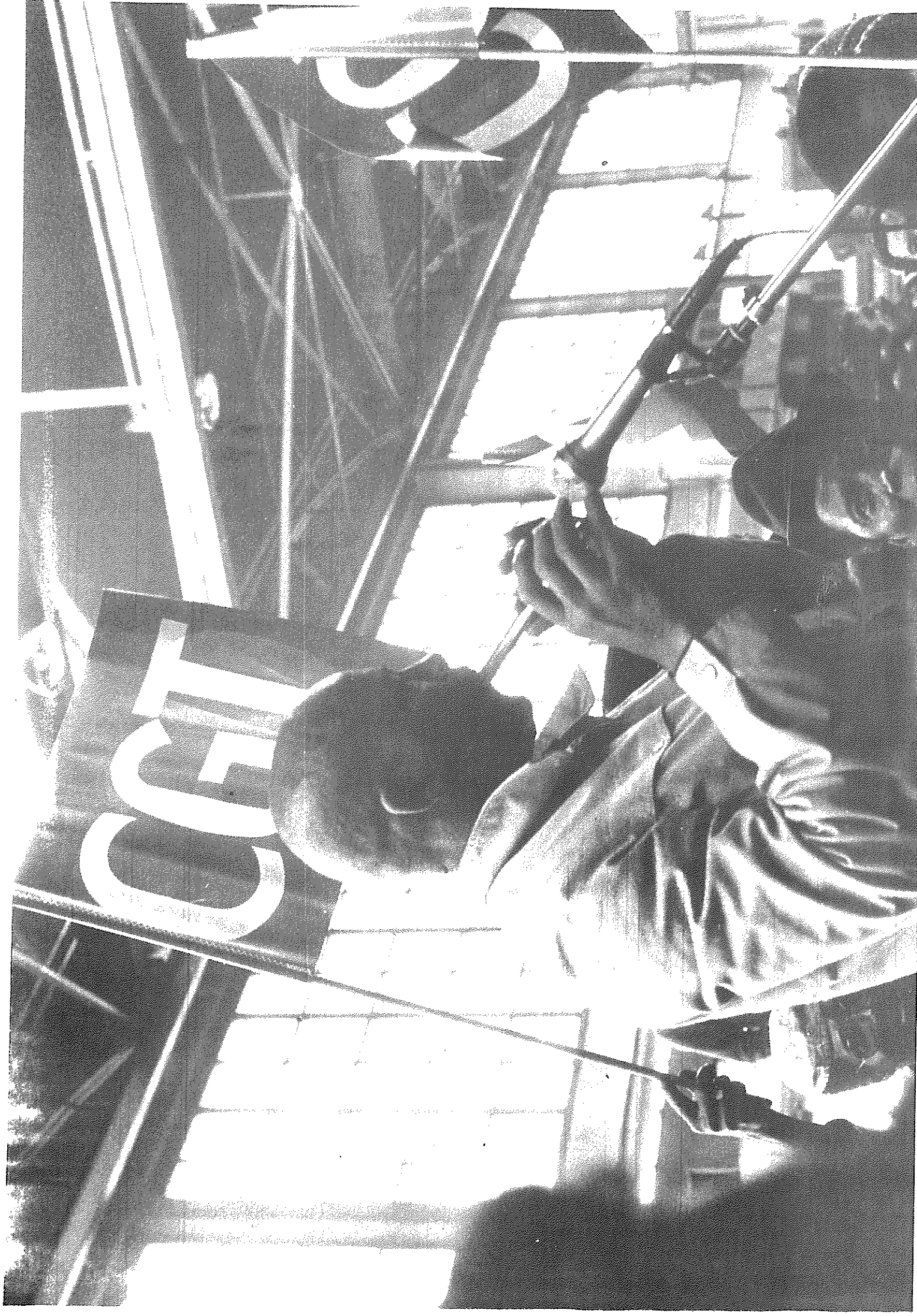
Déjà, la forme même de la grève n'était pas des plus démocratiques : c'était un consensus général !

Ainsi, tout se passa presque sur ce mode de fonctionnement, entre les grévistes et les syndicats.

Les meetings quotidiens faisaient office d'assemblées générales mais, c'était plutôt l'occasion - pour les Syndicats - soit de faire valoir leur talent oratoire, soit de donner quelques analyses de la situation, tout en mettant en avant leur Organisation.

Dans la deuxième partie de la grève une fois les négociations commencées, la logique aurait voulu que le compte-rendu en soit fait par le Comité de grève. Il n'en fut rien. Ce furent encore les dirigeants Syndicaux qui s'approprièrent cette tâche !

L'UNITE, pour laquelle la C F D T se battait - mais refusée par la C G T sous prétexte que les positions confédérales de la C F D T sur "la REDUCTION DU TEMPS DE TRAVAIL" étaient réformistes - était nécessaire à la poursuite de la LUTTE !







Le premier jour du lock-out - alors que la C G T et la C F D T appelaient à venir à l'usine, les Travailleurs ont pu assister, médusés, au spectacle vraiment navrant de la sono C G T , plus puissante, couvrir la voix de l'intervenant C F D T !....

· Ce n'était pas encore le temps des meetings communs....

Dans les jours qui suivirent, il y eut bien deux sonos, aux portes ou dans les meetings mais, chacun parlait à son tour... Un soir... les Militants C G T vinrent parler à la sono C F D T !....

*MAIS... L'UNITE DES TRAVAILLEURS, ce n'est pas l'Unité des Organisations Syndicales !...*

*Il y eut déjà division sur la forme de la lutte : blocage des chaînes ou pas puis, ce problème s'étant résolu après force débats, il restait la division entre Français et Immigrés.*

*Certes, la majorité des O S de chaînes sont Immigrés et l'apparence du conflit le faisait qualifier - par les observateurs extérieurs - de "grève d'Immigrés" ce qui, en soi, n'était pas faux mais gommait une partie de la réalité. Certains jeunes Français, O S, participaient pleinement au conflit, même en étant minoritaires.*

*La grande division était plutôt entre les différentes catégories : O S et les autres : O P - ETAM qui ne voulaient pas, malgré les injonctions de la C G T , se mêler à ce genre de grève !*

*Par contre, l'unité des grévistes entre eux exigeant l'UNITE Syndicale, fut un fait probant*

## **ATTITUDE DE LA REGIE RENAULT**

Pour "un baptême de l'air" , c'en fut un beau !...

... Le directeur, M.MALVAS, le chef du Personnel M.LEMEUNIER, tous deux nouvellement promus à Flins, auront donc dû essuyer une année pleine d'embûches... et d'enseignements sur la CLASSE OUVRIERE de RENAULT Flins... Après les O P , les caristes, et voilà que les O S s'y mettent !

De quoi déboussoler cette nouvelle direction, peu habituée à ce genre de festival et son cortège de réactions difficilement contrôlables.

Déconcertée, la direction le fut au début de la grève !

Le plus grave c'est que "son manque d'expérience" des Ouvriers de Flins (ou des Ouvriers dans leur ensemble ?) lui fit pratiquer une série d'incohérences et d'oscillations entre des attitudes dures et souples qui prolongèrent le conflit d'autant.

## MAUVAIS DIAGNOSTIC DE DEPART

(LAXISTE SELON CERTAINS....)

Dès le début de la grève, cette inconséquence se manifesta : une fois les revendications établies, le Jeudi après-midi, la C F D T téléphone au chef du Personnel pour être reçu avec une délégation de Travailleurs, ce qui est accepté.

Mais, arrivée sur les lieux, la délégation se voit repoussée. On lui refuse une entrevue avec le chef du Personnel, et un adjoint ne fait que noter les revendications...

Visiblement, il y avait eu débat à la direction. M. MALAVAS réputé "un dur" avait posé sa condition : débloquer les chaînes Mécanique. La direction estimait donc avoir fait une erreur en laissant les caristes bloquer les chaînes et s'en mordait les doigts ! Elle ne voulait pas, ne pouvait pas, accepter de négocier sous "cette contrainte"....

Tant pis "si les O S y voyaient là un traitement différent, estimant qu'il s'agissait d'une certaine marque de racisme ou de mépris !..." De toute façon, ce n'était pas son intention et la direction laissait, peut-être, aux Syndicats le soin de l'expliquer aux grévistes....

Mais, ce premier faux pas ne fit que durcir la grève et enraciner la colère des Ouvriers.

\* La direction croyait, au début, à une révolte - coup de colère, teintée de jalousie, par rapport aux caristes. Ainsi, elle se dit qu'en renvoyant chez eux, quelques jours, ces Ouvriers un peu surchauffés, cela les calmerait sûrement et tout rentrerait dans l'ordre !

D'ailleurs, un C.E. était convoqué le Vendredi matin et si la grève des caristes n'avait pas pris fin, il aurait fallu lock-outer l'usine donc, la décision était d'autant plus justifiée, techniquement parlant ! Mais, la direction qui prétend avoir mis en chômage technique, 6.900 Travailleurs en renvoie beaucoup plus puisqu'elle oublie de citer des ateliers comme la Tôlerie R 5 et les chaînes-Ferrage. D'ailleurs, la C F D T dénoncera cette pratique illégale. Au total, cela fera près de 10.000 Travailleurs mis en chômage technique !....

\* Mais, c'était sans compter avec la réelle profondeur du mouvement !

Et la direction a fait un mauvais diagnostic : deux jours n'ont pas suffi à calmer les esprits, car la direction rouvre l'usine le Mercredi suivant !...

...Et la grève repart de plus belle, au grand étonnement de la presse, de la direction et des syndicats aussi, il faut le dire, mais dans une moindre mesure car, plus en prise avec la réalité Ouvrière du moment !

Et puis, pour les Ouvriers, "se faire foutre dehors comme des malpropres" après une journée de grève... c'était comme un gant

jeté à la figure. Il fallait relever le défi et laver l'insulte. Cela aussi, la direction ne l'a pas compris ou... trop tard !

La direction prend alors conscience qu'elle est tombée sur un OS (sans jeu de mots) et qu'elle paie à Flins le résultat de la pagaille dans les classifications, inaugurée par le nouvel accord sur la progression de carrière des O S et P l .

Mais, il lui est difficile de reconnaître les responsabilités de la Régie, ouvertement ! D'autant plus qu'à Flins, la direction est prise, aussi, en sandwich entre, une partie de la maîtrise fascisante (en tout cas anti-ouvrière et anti-dialogue) et ses Ouvriers qui ont l'air bien déterminés !

Alors, son attitude essaiera de se frayer un chemin entre les deux ce qui, inévitablement, ne contentera personne !

## **PREMIERES INCOHERENCES**

Ainsi, lorsqu'elle accepte - enfin ! - de recevoir une délégation de grévistes avec les Syndicats, pour entamer les négociations après avoir obtenu un déblocage "formel" des chaînes (voir plus haut) , elle se contente de propositions qui ne font que replâtrer, et mal, le système, en perpétuant la division !...

En effet, sur le point principal des classifications, elle ne propose qu'une formation en vue de polyvalence, pour obtenir le 175, à 710 Ouvriers des chaînes-Mécanique et Sellerie, ignorant "ceux" de Tôlerie et des autres ateliers, ainsi que les Travailleurs déjà au coefficient 175 !...

De plus, sa proposition contient une incohérence de taille, relevée par la C F D T :

Ø Comme les 5 points consécutifs aux 5 UPA s'ajoutent à ceux obtenus par la formation, un Ouvrier au 170 pourrait donc passer au 180. Par contre, ceux qui sont passés du 170 au 175 au 1er Février 82, n'auront pas cette possibilité, rien n'étant prévu pour eux !

Ø Ainsi, avec ce système, ceux qui n'ont pas pu obtenir les 5 points au 1er Février en raison, par exemple, des arrêts maladie, iront cette fois plus vite vers le 180 que ceux qui sont déjà passés au 175 !

Comme l'écrivait la C F D T , le 19 Avril : "vraiment, cela ne tient pas debout ! Evoluant de contradiction en incohérence, les "savants" échafaudages de la Régie RENAULT se lézardent de plus en plus ! "

Mais... la direction persiste, comme nous allons le voir !

Sur les autres revendications, la direction n'avance pas

beaucoup, d'autant plus que les grévistes se polarisent sur les classifications !...

... Même sur la 5ème semaine, point sensible des grévistes, la direction ne fait que piétiner en proposant d'inclure la 5ème semaine dans les congés sans solde et les délais de route accordés uniquement pour les Maghrébins ce qui est condamné par tous les Grévistes et les Syndicats comme une remise en cause des acquis.

## **PREMIER DURCISSEMENT ET DEUXIEME LOCK OUT**

Voyant le peu de succès de ses propositions, la Régie passe alors au durcissement et elle rompt les négociations, utilisant la presse pour disqualifier le mouvement de grève "en le considérant comme minoritaire et entravant la liberté du Travail..." Elle fait allusion à des sanctions possibles... L'ombre noire des CRS plane alors sur Flins, habitué à leur visite lors des conflits importants !

*La C F D T pense, alors, que la direction cherche "le pourrissement" de la grève !*

Cette attitude de la Régie encourage, alors, certains éléments de la maîtrise, anti-ouvrière, à s'adonner à leurs provocations favorites...

... Par exemple, le Mardi 20 Avril "quelques individus s'en sont pris à la sonorisation de la C F D T en Sellerie, alors qu'il n'y avait aucun incident. Dans la courte échauffourée qui s'en est suivie, un Militant C F D T a été légèrement blessé au poignet. Les batons de plusieurs banderolles C F D T ont été brisés" (tract C F D T du 20.4.82).

Mais, contrairement à la grève des Presses de 78, la C F D T a réussi à sauver sa sono, visiblement une cible très prisée de "ces messieurs" !

D'autres incidents plus impressionnants auront lieu, plus tard, en Tôlerie R 18 et en R 5.

Au niveau de la direction générale, signalons que les négociations sur l'accord d'entreprise, sont suspendues à cause "de la gravité de la situation à Flins".

*Dans cette phase de durcissement, la Régie utilise, une nouvelle fois, le lock-out mais, de manière déguisée, en reportant les journées de Travail des 22 et 23 Avril comme elle l'annonce à un C.E. convoqué tardivement (à 20 H le 21) pour empêcher toute information et mobilisation des Ouvriers certainement.*

→ → → Ce deuxième lock-out concerne 7.500 Ouvriers sur 18.000 !

*Selon un communiqué de la C F D T , ce soir-là :*

"la direction a dû reconnaître que la production n'était pas DESORGANISÉE par les entraves à la Liberté du Travail mais, par le nombre de grévistes !"

Alors que des grévistes commencent à recevoir des lettres de menaces pour "des actes outrepassant les conditions d'exercice du droit de grève" "blocage de la production" "action illégale dûment constatée par huissier" la direction se voit contrainte de reprendre les négociations, le Vendredi jour de Travail reporté.

C'est... que le gouvernement commence à s'en mêler, en nommant "un chargé de mission" qui doit remettre les parties en présence. Ce dernier a reçu les Syndicats avec les Grévistes du comité de grève !

C'est aussi... que le mouvement s'amplifie : Le Jeudi, des grévistes - pourtant priés de rester chez eux - se présentent quand même. Ainsi, la grève de la Tôlerie R 18 continue. Les installations sont bloquées, le 22 Avril, obligeant la direction à fermer l'atelier de jour, pour le faire tourner la nuit avec les volontaires car les pièces sont urgentes pour Sandouville !.....

La production de cet atelier est tellement indispensable à la Régie qu'elle fait garder le bâtiment Tôlerie R 18 par des centaines d'agents de maîtrise, cadres, organisés presque en milice, interdisant l'entrée de façon très convaincante au moindre Délégué, au moindre Gréviste !

La C F D T en a fait l'expérience un peu cuisante, le Mardi 27 dans la soirée, avec des Travailleurs qui avaient "aventureusement" entrepris de vouloir occuper l'atelier... Bien mal leur en prit et il s'en fallut de peu que cette visite se termine en dérouillée mémorable !

Mais, le lendemain matin, ce furent les agents de maîtrise - cordon sanitaire de Tôlerie R 5 - qui durent, vite, décamper devant les grévistes venus en force...

→ → C'était la revanche du Bâtiment P 1 !...

Le même jour, la présence de l'huissier - lors du meeting Syndical en Mécanique - relevant les noms des grévistes jugés trop près des voitures par la maîtrise, faillit tourner en bagarre généralisée...

... Il a fallu le sang-froid des Délégués C F D T pour éviter, à certains grévistes légitimement excédés, de tomber dans cette grossière provocation !...

Mais, le sieur HOLLANDE - huissier - déjà au service de la Régie en 78 et célèbre pour ses rapports très à l'avantage des patrons, en fut pour ses frais... Il écopa d'une bousculade bien sentie... et bien méritée ! (injure à magistrat ? !.....)

## **AVANCEES MAIS... TOUJOURS DANS LES PROPOSITIONS CADUQUES**

*La Régie est coriace !*

Malgré la réouverture des négociations - y compris pendant le week-end- (espérant peut-être décourager les négociateurs... en vain, d'ailleurs) la direction avance dans ses propositions mais, continue sur sa lancée d'incohérences, refusant de comprendre, visiblement, une des raisons profondes du conflit : le refus de la division !

Ainsi, de ce week-end de négociations, sortent les propositions suivantes :

- ◊ le paiement de 20% du billet d'avion pour les Immigrés,
  - ◊ la 5ème semaine pourra être prise par les Maghrébins et cumulée avec l'ancienneté et les congés payés, sans obligation de congés sans solde, par les Portugais et Yougoslaves mais pas de façon automatique, par les Africains, Antillais et Réunionnais :
  - ◊ soit comme les Maghrébins,
  - ◊ soit, en cumulant tous les deux ans.
- (La direction sanctionnait, ainsi, la participation des différentes ethnies au conflit. Ceux qui s'étaient mobilisés le plus, avaient le plus... Donc, rien pour les Français !)
- ◊ L'affichage des cadences : la direction accepte de fournir des éléments sur le programme des voitures, les vitesses de chaînes, les effectifs nécessaires correspondants, et chaque Travailleur pourra obtenir son temps de gamme.

→ → → Ces trois premiers points constituaient une avancée !

Par contre, sur les classifications, la direction rivalise en imagination et brille par de nouvelles absurdités...

- Une allocation de 80 F par mois est proposée (la C F D T avait lancé l'idée de cette allocation, à l'exemple de celle obtenue par les Presses de Billancourt, s'élevant à 100 F) aux 170 Ouvriers au coefficient 165 et à ceux qui sont en chaîne aux coefficients 170 et 175.

Cette prime dure jusqu'à ce que l'Ouvrier reçoive une formation qui permet de passer au coefficient supérieur et donc de gagner 5 points. Par contre, lorsque l'Ouvrier atteint 5 UPA, il perd le bénéfice de la prime.

→ → → Ainsi, la Régie avait enregistré les remarques de la C F D T mais, les avait intégrées en s'en servant, pour encore une fois, diviser !

En effet, non seulement les coefficients 180, les postes fixes, n'ont rien mais une nouvelle (encore !) incohérence surgit : si un Ouvrier au 170 atteint ses UPA en Juin 82, il perd les 80 F par ce biais puisqu'il gagne 5 points et... on ne sait pas s'il aura vraiment droit à la formation comme les autres... et quand...

Par contre, si un Ouvrier reçoit la formation avant d'atteindre les 5 UPA, il pourra avoir 5 points avec la formation, et 5 points ensuite avec les UPA !

: Et la Régie qui voulait s'attaquer à l'absentéisme avec ses UPA, fait là le contraire puisqu'on a intérêt à avoir le moins d'UPA possible pour avoir 10 points au lieu de 5 !

## **LA REGIE NATIONALE... SERMONNEE...**

### **PAR LE GOUVERNEMENT !**

La Régie refuse de donner une solution globale POUR TOUS et c'est bien là ce qui bloque le conflit ! Elle reste au milieu du chemin ! Pourquoi ? Pour ne pas perdre la face ?

Les milliers de voitures perdues commencent à s'accumuler... On approche des 30.000 véhicules perdus !....



Bras de fer entre les Syndicats et la Régie ?  
Volonté de mettre en difficulté le gouvernement de gauche ?  
Incompréhension définitive des aspirations des Travailleurs ?

Cette fois-ci, l'intervention du gouvernement qui ne pouvait risquer d'inaugurer le premier grand conflit social par un échec et l'utilisation des CRS, ont dû jouer !

Et alors qu'au moment même où tout espoir était perdu, où la C F D T craignait le pire, la direction consent - enfin - à faire ses ultimes propositions (dixit le PDG HANON) qui constituent une solution globale pour TOUS (voir plus loin ce qui a été obtenu).

## **DROLES DE COINCIDENCE**

Nous devons signaler que la direction, comme tout patron qui se respecte, tentera de jouer sur les divisions Syndicales s'appuyant - à l'occasion - sur les réticences de la C G T (et sa volonté de terminer le conflit) et cela jusqu'au bout, par des tractations de couloir assez peu reluisantes...



DEUX EXEMPLES, que nous ne sommes pas prêts d'oublier à la CFDT

\* Au retour du premier lock-out, le Jeudi soir, alors que la grève continuait de plus belle, la direction convoque les Syndicats à 23 H, jusqu'à une heure du matin.

\* Elle entend avoir une prise de contact avec les Syndicats (donc, sans les grévistes) sur une réouverture des négociations. Elle propose les pistes de ses premières propositions et sous-entend qu'elle attend des Syndicats, une collaboration pour que rien de dramatique ne se passe en Mécanique, à savoir : un nouveau blocage des chaînes ("ne pas mettre



de l'huile sur le feu").

Visiblement, elle attend une réponse favorable de la C F D T ; la C G T n'étant pas directement interpellée (la direction était-elle rassurée par la C G T avant ?)

→ → → *MAIS, la C F D T ne marche pas... et ne s'engage pas, devant la direction, sur ce qu'elle demande !*

Le lendemain matin, la C F D T est sur place, en Mécanique, appelant à la grève avec défilés et jusqu'à 9 H... la C F D T est seule !...

Le tract C G T est très mou exposant, assez positivement, les dires de la direction et n'appelant pas à la grève. Aucun Militant C G T en Mécanique...

... Que s'était-il passé ?

L'esprit tortueux et imaginatif des Militants C F D T conclura, peut-être à tort, (attention aux calomnies !) à un accord, au moins tacite, entre la direction et la C G T, pour ne pas relancer le conflit !...

\* *Deuxième exemple :*

\* *Le Jeudi 28, au matin - jour du vote prévu sur les dernières propositions de la direction - il restait en suspens le problème de l'engagement de la direction à ne donner aucune sanction pour fait de grève.*

*La direction semblait avoir peur de renouveler l'expérience du premier vote des caristes, qui avait repoussé son premier protocole d'autant plus que les négociateurs avaient refusé de rédiger en commun avec la direction, le projet soumis au vote des O S.*

*La grève s'élargissait de plus en plus. La direction n'arrivait pas à manoeuvrer la C F D T comme elle l'entendait, pour canaliser ces Ouvriers exubérants. Bref, le résultat du vote, lui, semblait incertain !*

*A la C G T aussi, semble-t-il.*

*Chacune des Organisations Syndicales, liées par l'UNITE imposée, n'osait faire un seul faux pas et il n'y avait aucune consigne de vote écrite.*

Alors, pendant trois heures, la direction tergiversa avant de fournir le texte de cet "engagement de non-sanction" ; la C G T imposant d'attendre dans la salle de négociations tant que le texte ne serait pas remis en mains propres, pour le présenter aux grévistes.

Pourtant, le vote se préparait mais... seuls les Militants C F D T et le comité de grève se chargèrent de l'organisation pratique... Bizarre !



Renault Flins:  
reprise du travail  
des caristes,  
grève à la fabrication

RENAULT-FLINS — L'HUMANITE — MARDI 13 AVRIL 1982

# La direction maintient le lock-out

La CGT appelle les travailleurs à une riposte active pour l'ouverture des négociations

**SOCIAL** LE MONDE — Mardi 13 avril 1982

Si la mise en chômage technique de 6.900 ouvriers est effective

La C.G.T. menace d'occuper l'usine de Renault-Flins

Après la décision de la direction de Renault-Flins de mettre en chômage technique, à partir du mardi 13 avril, six mille neuf cents des dix-huit mille salariés de l'usine (« le Monde » daté

Les Echos

Renault-Flins : faible mobilisation  
des travailleurs malgré le lock-out

Renault-Flins  
Mercredi 14 avril 1982

# La C.G.T. rate sa mobilisation syndicale

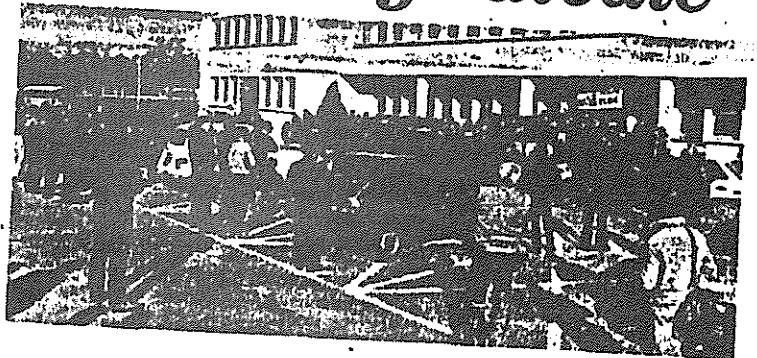
France-Sour

Monde

A RENAULT-FLINS  
La direction décide de lever  
la mesure de chômage technique

paris — L'HUMANITE — MARDI  
mantes

Flins : tandis que le lock-out est levé



# Conflit C.G.T.-C.F.D.T. sur la poursuite de la grève

le  
quotidien  
de paris

Renault-Flins :  
de l'échec de la grève  
à la levée du lock-out

L'HUMANITE

VENREDI 16 AVRIL 1982 — L'HUMANITE

# La négociation patine à Renault-Flins

La direction a interrompu  
les discussions. La CGT appelle  
à la mobilisation pour faire échec  
aux provocations

Liberation

MARDI 20 AVRIL 1982

# La grève à Renault-Flins se durcit

Le long et pénible conflit qui paralyse Renault-Flins a amorcé hier un tournant convequant huissiers, maîtrise et « jaunes » pour remettre en marche les chaînes. Pour la CGT, qui a leader de la Fédération

# Renault : vers un retour à la normale

• PAGE 5

## Renault : vers la reprise du travail à Flins

« Le personnel de l'usine de Flins, en chômage technique depuis mardi matin, 13 avril, est invité à se présenter à son poste de travail dès mercredi, 14 heures, pour l'équipe d'après-midi, et jeudi, à 5 h 45, pour l'équipe du matin. »

rons discuter, affirmait un responsable de l'usine. Le climat doit être serein pour négocier, voilà notre seul préalable. »

Lundi  
19 avril 1982  
1<sup>er</sup> quotidien  
parisien du matin  
35<sup>e</sup> année - n° 11 689  
3,30 F  
75 Avenue Marceau  
92415 Saint-Quentin  
75 82 11

Yvelines-matin

## Renault-Flins : reprise (difficile) des discussions

En marge des retombées de l'audience accordée vendredi dernier par le Premier ministre au président du C.N.P.F. et des décisions qui y ont été annoncées, la semaine qui s'ouvre sera encore marquée par le conflit Renault. A l'usine de Flins, fermée pendant le

problèmes en divisant les travailleurs. Elle crée une situation intenable en ne voulant pas comprendre le ras-le-bol profond des ouvriers de Flins. »

Ce mouvement, qui touche l'usine de Flins, déclenché par les « OS », est intervenu sitôt finie la

# L'HUMANITÉ

LUNDI 26 AVRIL 1982 — L'HUMANITÉ

## ET SI ON ECOUTAIT LES OS...

Après Renault-Flins, Citroën-Aulnay. L'entrée en lutte massive des agents de production de l'industrie automobile en ce premier printemps du changement fait cœur des aspirations de tous les travailleurs à vivre et donc à travail-

meilleurs salaires, la baisse des cadences, leur affichage et leur contrôle par ceux-là mêmes qui les subissent.

On mesure la dimension de ce combat qui ne vise pas moins qu'à l'appropriation des conditions de la production par ceux qui, d'agents

direction et ses commandos mobiles équipés à grands frais par ses soins de moyens de communication radio ultra-sophistiqués, ont été mis en échec.

C'est grâce à la CGT que des appels communs, avec la CFDT et FO, sur la base des revendications,

*La C G T avait-elle suggéré à la direction que - la tension montant et aidant dans les ateliers en grève - il suffirait de présenter le texte attendu sur les non-sanctions (point décisif, en effet, pour les grévistes) pour obtenir une reprise avec un vote à main-levée dans l'enthousiasme ?*

En tout cas, nous avons assisté à une mise en scène assez surprenante et lorsque nous avons compris - enfin - le mauvais tour que l'on essayait de nous jouer, nous avons tapé le poing sur la table et le texte est, miraculeusement, apparu à temps !

Le vote eut lieu, quand même, comme prévu !

Mais, nos nerfs, un peu fatigués, en ont pris un sérieux coup. Voilà ce qu'il nous en coûtait, à nous acteurs-spectateurs du premier rang, de ce mauvais mélodrame !

Ainsi, la direction de Flins en cette année 82, fut à bonne école pour enrichir sa connaissance de cette usine dite "explosive" !

En tout cas, nous verrons par la suite qu'elle ne chômera pas pour mettre à profit ce qu'elle y a appris....

## **ATTITUDE DE LA CFDT RENAULT FLINS**

→ *Un Syndicaliste qui se respecte ne fonce pas, tête baissée, dans les conflits, sans réfléchir un minimum surtout lorsqu'on vient d'en terminer un dont l'issue positive était improbable quelques jours avant !*

*Lorsque le conflit éclate en Mécanique, les Militants de l'atelier sont sur place, pas de problème ! A ce moment-là, on ne se pose pas trop de questions. Mais, pour ceux qui se sont plus particulièrement investis dans le conflit des caristes, des questions angoissantes apparaissent :*

*"La direction ne va-t-elle pas être plus dure pour les O S que pour les caristes ? Le lock-out menace... Le mouvement est-il susceptible d'engager une telle épreuve de force ?"*

Les positions théoriques de la C F D T, sur le blocage des chaînes, prises après la grève de 78 et qui n'ont pas été appliquées lors du conflit des caristes, qu'en fait-on ?

Il faudra bien assumer le débat avec les Travailleurs car, là, la majorité des O S concernés, n'est pas toute en grève, contrairement aux caristes qui étaient majoritaires en grève dans leur catégorie ! Mais, la nuance n'est pas de taille pour les O S et certains Militants !

Un débat s'engage dans la section... Les réticences de certains Militants face à la méthode du blocage des chaînes, sont considérées - par d'autres - comme "un lâchage", comme "un désintérêt" face aux Luttés des Travailleurs Immigrés et O S majoritaires dans ce conflit !

La différence de traitement de la Régie, face aux O S, est aussi attribuée, au début, aux dirigeants de la Section ! Dur, dur ! D'autant plus que, FAUX !...

Cela n'empêcha pas la C F D T d'accepter, sans faille, l'épreuve de force qui s'annonçait et le premier tract, le Jeudi soir - C F D T SEULE - est très clair : "TOUS EN LUTTE !"

La C F D T, dès le début, prévenait les Travailleurs "si la direction menace de prendre des mesures exceptionnelles pour briser la combativité des Ouvriers, il faut que les Travailleurs prennent les devants. Il faudra donc s'organiser pour rester dans l'usine !"

Sur les revendications, tout en comprenant l'aspiration au P 1, la C F D T jugeait cet objectif, d'une part inatteignable, d'autre part - selon son analyse sur les conflits d'ateliers et les classifications - la C F D T aurait préféré une revendication de salaires uniforme pour TOUS : 500 F.

La C F D T estimait que la direction pouvait immédiatement résoudre le conflit en :

- 1.) Accordant la 5ème semaine aux Immigrés, comme ils le demandaient,
- 2.) Avançant sur l'affichage et le contrôle des cadences,
- 3.) Neutralisant les arrêts maladie, pour permettre à TOUS d'avoir 5 points de plus, sans division.

La C F D T proposait, aussi, des négociations sur la suppression des coefficients 170 et 175 en chaînes ; Revendications d'ailleurs déjà présentes dans le conflit de Billancourt, d'Octobre-Novembre 81.

Pour la C F D T, ce conflit était - encore une fois - l'expression d'une remise en cause du Travail à la chaîne, du Travail répétitif. Elle critiquait constamment la façon dont la Régie - avec le protocole de progression de carrière des O S - avait mal pris le problème et l'avait plutôt envenimé !

→ → La C F D T ne fut donc pas tendre avec les responsabilités de la direction dans ce conflit.

Mais, la détermination des Ouvriers, retransmise et encouragée par les Militants, engagea à fond TOUS LES MILITANTS de la Section, sans aucune arrière-pensée !

La C F D T insistait tout particulièrement sur les aspects de division perpétués par les propositions de la direction et sur la nécessité d'une solution globale pour TOUS !

→ → C'est la C F D T qui lança l'idée de reprendre la prime d'attente de Billancourt,

→ → C'est la C F D T qui souleva les contradictions et incohérences de la direction !

Le contrôle des cadences étant un cheval de bataille important pour la C F D T de Flins, elle insista particulièrement sur ce point !

\* Sur la forme de la LUTTE, la C F D T répéta d'abord, sans relâche, qu'il fallait élargir le rapport de force sur toute l'usine et donc, généraliser la grève !

\* Sur le problème du blocage, il a bien fallu prendre son courage à deux mains, expliquer publiquement la position, quitte à se voir mis en minorité au début, y compris par le comité de grève et ses éléments le plus farouchement favorables au blocage, du moins au départ ! Sur ce fameux comité de grève, il n'est pas étonnant que l'idée de sa création soit venue, aussi, de Militants C F D T sans que l'on puisse dire aussi abruptement que "c'est une magouille C F D T pour mettre la C G T dans l'embarras !".

Quoi qu'il en soit, la C F D T de Flins est favorable à ce que les Travailleurs s'organisent et se prennent en charge COLLECTIVEMENT, par la création - lors des conflits - de structures leur permettant à la fois de gérer leur conflit, de contrôler les Organisations Syndicales, surtout en les poussant à une UNITE INDISPENSABLE au meilleur rapport de force !

La C F D T était pour l'UNITE, dès le début, et la meilleure façon de l'imposer c'était de mettre les Travailleurs dans le coup !

Cette orientation a porté ses fruits puisque les élections de D.P. ont mis la C F D T "PREMIERE ORGANISATION" sur Flins (voir plus bas).

Cette grève a été une bonne école pour les Militants, anciens et nouveaux ! Certains - la plus grande partie - ont fait preuve d'un dévouement exemplaire, restant en double équipe, se contentant d'un casse-croûte, ou d'un repas par jour, ne rechignant pas aux tâches découlant d'un tel conflit, même si le partage des tâches de direction laissa à désirer !....

Chose impensable en cours d'année calme : des réunions de Conseil Syndical ont eu lieu même les Dimanches, seuls jours disponibles, regroupant les principaux Militants animateurs des grèves !

Finalement, face à une C G T qui avait des moyens autrement plus importants (en matériel du C.E. en particulier - en Militants, y compris extérieurs à l'entreprise) la C F D T RENAULT Flins s'en est sortie honorablement.

Les Travailleurs l'ont d'ailleurs jugé ainsi !  
Il reste à consolider ce capital de confiance et à le transformer en implantation permanente et dynamique, par un Travail d'atelier continu et une organisation plus MASSIVE des adhérents !....

Liberation

# Renault-Flins : lock-out malgré l'intervention du ministre du Travail

*A quoi servira le pompier-volant du ministre du Travail Jean Auroux ?  
Dès sa nomination, on apprend le lock out décidé par la direction*

paris **mantes**

LA DIRECTION DURCIT SA POSITION  
Flins : lock-out pour 7.000 ouvriers

Liberation

STATU QUO

# Renault-Flins: la grève tient, mais ne déborde toujours pas

*Après l'échec des négociations de samedi et dimanche, retour à la case départ pour les grévistes et la direction de la Régie.*

lundi 26 avril 1982

AVENUE DES MUREAUX

paris-mantes

Voyage dans la forteresse de Renault - Flins

LE MATIN

DE PARIS

29 avril 1982

Automobile : les O.S. se battent



Mardi 13 Avril 1982

**RENAULT-FLINS**

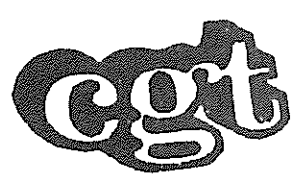
# Union de tous les travailleurs pour la satisfaction de toutes les revendications.

**Pour un statut du personnel  
convenant à toutes les catégories :**

## **UNION DANS L'ACTION !**

La direction cherche par des manoeuvres à échapper à la négociation avec les travailleurs. Le coup de force contre les travailleurs des chaînes de peinture et de montage n'est pas de nature à aller dans le sens de l'apaisement et elle doit revenir sur sa décision en reprenant le sens des responsabilités. C'est avec esprit de responsabilité que les travailleurs doivent lui faire entendre leur réprobation devant de telles méthodes. Et c'est pour l'obliger à revenir à la table des négociations qu'il faut agir en masse avec la C.G.T. aujourd'hui.

Tous les travailleurs qui luttent veulent faire entrer le changement dans l'entreprise. Vouloir sa part ce n'est pas être contre le changement, c'est au contraire au fond garantir celui-ci contre toutes les attaques des forces réactionnaires.



**RENAULT-FLINS**

# LES PROFESSIONNELS DOIVENT ETRE DANS LA NEGOCIATION

Par leurs différentes actions menées avec ampleur et cohésion depuis près de trois mois, l'ensemble des professionnels de toute l'usine ont montré leur détermination à voir aboutir leurs revendications.

Le premier recul de la direction sur le quota des essais est la preuve que les problèmes posés par les professionnels sont des problèmes réels auxquels il convient que la direction y attache la plus grande importance.

Ce n'est pas par quelques replâtrages que la direction s'en tirera. Elle serait gravement coupable de ne pas traiter les revendications des professionnels avec tout le sérieux dont celles-ci doivent faire l'objet.

La direction sait très bien qu'elle ne peut échapper plus longtemps à une négociation, à partir de là elle fait tout pour manoeuvrer.

**LES GRANDES MANOEUVRES ONT COMMENCE**



# ATTITUDE DE LA CGT

Le premier tract de la CGT dans le conflit des OS donne une vision assez significative de ce qui va être son comportement :

" La CGT hier soir à la direction : Négociations !

" l'évènement dans l'après midi d'hier c'est que, comme la CGT les y appelait depuis des semaines, les travailleurs de plusieurs secteurs de l'usine ont décidé de prendre leurs affaires en main. C'est ainsi qu'en mécanique et Sellerie, nos camarades se sont mis en grève. En leur nom la direction du syndicat CGT a immédiatement demandé une entrevue à la direction générale pour lui dire : Nous vous avons prévenu? Depuis des mois nous vous indiquons les salariés en ont assez de se voir lanterner. Ils expriment des revendications précises, nous venons de vous les faire connaître dans nos propositions de statut du personnel... "la CGT est aux côtés des travailleurs..."

Le ton est donné : la CGT se comporte comme si elle était le seul Syndicat, elle ne se gêne pas pour récupérer le mouvement en son nom, et parler du statut du Personnel alors que ce n'est pas ce que demandent les Travailleurs dont elle ne cite même pas les revendications. Ce n'est que le 14 Avril qu'elle le fera et encore, pas exactement ! et les mélangeant avec les revendications des autres catégories (O.P. revendications générales) RENAULT c'est... la C G T, braves gens, ne l'oubliez surtout pas !

Cette attitude ne la quittera pas jusqu'au bout. Mise en valeur de l'organisation par tous les moyens, afin de bien faire savoir que Renault c'est la CGT : c'est la CGT qui entamera la guéguerre des badges autocollants, casquettes et autres gadgets, conférences de presse, convoquées systématiquement seule sauf à la fin lorsque l'unité lui fut imposée ; dans les meetings la CGT s'approprie d'office la présidence, donnant la parole à 2 ou 3 militants CGT, alors que chaque organisation ne parle qu'une fois. Mais cette entorse à la démocratie se rectifia par la suite avec le comité de Grève. Lors d'un meeting, la CGT osa même amener des tables avec des cartes d'adhésions. Elle dut vite faire marche arrière, car ses tables volèrent en éclat, les travailleurs n'appréciant pas du tout ce genre de publicité tapageuse.

## LA DEFENSE DE L'ENTREPRISE NATIONALISEE

Face à cette nouvelle épreuve de force, la CGT était mal à l'aise. Mal à l'aise, parce que vis à vis du gouvernement de gauche, elle ne voulait pas être accusée de le mettre en péril, par un conflit social majeur, où les pouvoirs publics étaient obligés de s'impliquer. Mal à l'aise aussi, la CGT l'était, compte tenu de son orientation dans l'industrie automobile qu'il faut relancer ; alors un conflit, évidemment n'améliore pas l'image de marque au niveau commercial.

C'est ainsi, que sans ouvertement casser le conflit, la CGT manifestait sa volonté de le voir se terminer rapidement. Mais elle ne voulait pas risquer la même mésaventure qu'à Billancourt en Oct. Nov. où elle se prononça contre la poursuite de la grève?

La préoccupation de "tout cet argent gaspillé" , était l'argument de choc pour obliger la direction à négocier.

"Cette démarche (celle de la direction) va, une nouvelle fois, coûter cher à l'entreprise. Cet argent gaspillé aurait pu être utilisé à concrétiser une politique sociale conforme aux aspirations des Travailleurs et orientations choisies par le pays..."

" Le gouvernement va-t-il continuer à laisser se dégrader cette situation, en permettant à la direction le gaspillage des fonds publics qui sont la propriété du Travailleur et de la collectivité en général..." (tract du Mercredi 14 Avril 82).

C'est, d'ailleurs, une des seules fois où la C G T interpellera le gouvernement, ouvertement, pour le mettre face à ses responsabilités !...

La C G T ne voulait absolument pas que l'on accuse sa participation au conflit comme une volonté "de couler l'entreprise" ou "de mettre en difficulté les Socialistes au gouvernement" !...

Cette attitude de justification, par avance, peut permettre d'expliquer l'événement du Vendredi matin où l'absence des Militants C G T pendant 3 heures en Mécanique, fut interprétée comme "un lâchage de la grève" !

Mais la C G T se rendit bien vite compte de son erreur, d'autant plus que cela provoqua, visiblement, des débats internes assez vifs ; certains Militants C G T menaçant de démissionner quand on leur interdit d'aller en Mécanique le Vendredi matin !

Ainsi, la C G T se sent obligée de donner des explications que croiront ceux qui le voudront bien (dans son tract du 16 Avril 82) :

" Ce matin, alors que les Militants C G T se réunissaient au Syndicat pour faire le point et réfléchir à la poursuite de l'action, certains s'employaient - dans les ateliers - à faire croire que la C G T avait abandonné la Lutte... Cette basse attaque ne peut que déconsidérer ceux qui emploient de telles méthodes dans un but électoraliste, au risque de casser l'UNITE et de briser votre grève !

" Un coup porté à la C G T , c'est un coup porté aux Travailleurs !..."

En effet, il était pour le moins bizarre de ne voir aucun Militant C G T à la prise de poste, pourtant moment fondamental dans la poursuite d'une grève et encore plus bizarre... de voir TOUS les Militants C G T réunis... de 5 H 45 ! à 9 H !....

Mais, la C G T dut payer cher, par la suite, ce Vendredi matin-là... les Travailleurs jugeant sur les actes et non... sur les paroles !

## **LA CGT ET LES REVENDICATIONS**

### **L'EXTENSION DE LA LUTTE**

Jusqu'à la fin, la C G T considéra que la LUTTE DES O S

ne devait pas être isolée, en essayant d'y adjoindre les autres catégories mais, de façon plaquée, ce qui échoua !

Dans chacun de ses tracts, chacune de ses interventions aux meetings, revenait tout le catalogue revendicatif : de l' O S à l'ingénieur comme si le niveau de mobilisation était - ou pouvait être - le même ! En tout cas, comme si cela ne posait pas de problème !

Cette insistance à mêler toutes les revendications des O S, des O P, des ETAM, les revendications générales (comme la Réduction du Temps de Travail ou la Retraite) ne fut pas, non plus, comprise par les O S qui y voyaient, là, une volonté de noyer leurs revendications !

La C G T poussa même le bouchon jusqu'à organiser, le jour de l'ouverture des négociations, une délégation massive de professionnels (outilleurs - secteur où la C G T est très implanté) pour qu'ils s'installent - eux aussi - avec les O S à la table des négociations !

Cela ne fut - ni du goût de la direction, qui refusa de les recevoir et fit ainsi tarder le début de séance - ni du goût des O S qui se voyaient supplantés par des Travailleurs qu'ils considéraient comme privilégiés et qui ne les avaient pas rejoint dans la Lutte, au moment où ils les avaient appelés !

L'extension sur les autres usines fut évoquée par la C G T, sous forme de... collectes de solidarité et messages de soutien.

Afin - aussi - de bien se démarquer, de montrer que la C G T défend les Immigrés, c'est elle qui introduisit la revendication "de prise en charge par la direction du voyage au pays, chaque année (comme cela se fait dans l'administration et dans certaines entreprises) avec introduction du chèque vacances pour TOUS." (tract du 14 Avril 82)

Cette revendication était, bien sûr, portée par une partie des Travailleurs mais n'était pas à l'origine du conflit et provoqua, d'une part des débats parmi les grévistes, d'autre part des réactions de racisme importantes, parmi le Personnel français !...

La C F D T, pour ne pas être de reste et aussi sous l'influence de certains Militants, reprit cette demande qui fut rajoutée à la plate-forme.

Mais, ce fut la C F D T qui répondit ouvertement aux réactions racistes en donnant par écrit des explications, la C G T voyant que c'était presque "une boulette", fit le mort là-dessus.

Il fallait "se rattraper aux branches... Voici comment la C F D T le fit :

" Le chèque vacances, une des revendications des grévistes, a provoqué diverses réactions dans l'usine : il s'agit de la participation financière de la direction aux frais de déplacement, pour les congés annuels. Il ne s'agit pas d'une revendication concernant uniquement les Travailleurs Immigrés.





*Elle concerne tous les travailleurs. Elle s'intègre à l'ordonnance gouvernementale du 26 Mars 82 sur le chèque vacances " Suit, une explication détaillée avec exemple du chèque vacances (tract du 21.4.82).*

MAIS, personne n'était dupe !

Et surtout, pas la direction qui, de fait, ne satisfait la revendication que pour les Travailleurs Immigrés !

Mais, l'aspect "immigré" qui fut nettement "plus payant" pour la C G T , c'était la présence d'un leader marocain, venu de Billancourt, M.MOKHTARI...

... Faisant des discours très bien élaborés, enflammés quand il le fallait, calmes et explicatifs au bon moment, en Français, puis en Arabe, au besoin s'appuyant sur des sourates du Coran, il emportait très vite son public !

Mais, malgré ses badges C G T moins visibles que ceux des autres d'ailleurs, il ne mettait pas spécialement en avant son Organisation, si bien que MOKHTARI était presque devenu une composante du conflit , au même titre que la C G T , la C F D T , F O , et le comité de grève !

Il intervenait dans les meetings, comme en son nom propre, étant l'élément considéré par les grévistes, dans leur ensemble, comme exprimant le mieux la révolte et les aspirations des Travailleurs Immigrés, et non représentant d'une Organisation précise !

Et puis, face à la maîtrise qui tout au long de l'année méprisait les Immigrés, les considérait comme des incapables intellectuellement et des analphabètes, MOKHTARI donnait une image différente et montrait, à la maîtrise, que les Marocains étaient - eux aussi - intelligents et capables de bien parler.

Ils étaient fiers qu'un compatriote soit aussi admiré par la maîtrise qui reconnaissait son beau-parler et sa prestance... C'était comme une revanche des humiliations passées !

Et peu importe, d'ailleurs, le contenu de ce qu'il disait. A chaque fin de phrase, c'était des applaudissements, des hurra. Il fut même, une fois, porté en triomphe !

Cela ne l'empêchait tout de même pas de placer des cartes, dans les couloirs de la grève ! Il y avait comme une sorte de fascination à l'écouter. Un événement cocasse le montra bien :

*0 Le jour de la reprise, MOKHTARI prend l'initiative de proposer de ne pas travailler jusqu'à la fin de la journée parcequ'après tout "nous sommes fatigués" et il propose de défiler dans toute l'usine, pour manifester la joie de la victoire MAIS, la direction avait précisé "que la journée de vote serait payée si le Travail reprenait à 16 H, de suite après le vote".*

*Remous dans la foule... Ceux qui l'avaient applaudi se rendent compte = alors - qu'il a été trop loin... C'est pas lui qui va payer la journée !...*

*Et il est, tout de même, désavoué par la direction de la C G T, qui est obligée d'arrêter les quelques dizaines de gars qui partent en cortège, suite aussi aux altercations avec la C F D T à ce sujet ! "*

Peu d'Ouvriers ont su qui était vraiment ce MOKTHARI.

Personne ne remettait en cause sa présence et le fait qu'il ne pouvait plus rentrer au 74 à BILLANCOURT car les Travailleurs de BILLANCOURT se souvenaient de lui comme d'un briseur de leur grève et responsable de la reprise. Ces points ne troublèrent aucun esprit, sauf à la C F D T (qui n'utilisa pas cet argument !).

*Pourtant, la C F D T ne put s'empêcher de lancer "une petite pique" dans son tract du 27 Avril :*

*"Flins ne doit pas rester isolé . La Régie RENAULT se montre d'autant plus ferme sur ses positions que les Travailleurs des autres usines ne se joignent pas encore à leur Camarades de Flins.*

*" Il faut autre chose que de grandes déclarations d'intention qui, ensuite, tombent à l'eau !*

*" La C F D T remercie les Militants Syndicalistes des autres usines qui sont venus à Flins aider, avec talent et dynamisme, leurs Camarades mais, aujourd'hui, la priorité n'est-elle pas de mobiliser aussi les Ouvriers de Billancourt, Sandouville, Douai ? car ces usines présentent bien des points communs avec Flins ! "*

Cela ne fut guère apprécié du sieur MOKTHARI, évidemment !

## **ATTITUDE DE LA CGT VIS A VIS**

### **DE L'EXTREME GAUCHE**

Depuis plusieurs années, la C G T s'était calmée vis-à-vis des distributeurs de l'Extrême-Gauche. Elle tolérait leur présence sur le parvis et ne les provoquait plus, systématiquement mais... Il ne fallait pas trop la chatouiller là-dessus !

Evidemment, une grève à Flins voit rappliquer tout un tas d'Organisations !

Les tracts du "Prolétaire" déjà présents pendant la grève des caristes, redoublent en nombre et en anti-Syndicalisme virulent !

Le Mardi 20 Avril, un incident éclate, au moment du changement d'équipe et lorsque tout le monde distribue ses tracts : il y a la C G T, la C F D T, LUTTE OUVRIERE, et l'O.C.I. qui demande de signer une pétition auprès de DREYFUS, pour que la Lutte débouche mais, la

pétition n'a pas d'entête claire !

*Un ou deux Militants de la C G T , dirigeants, viennent alors s'en prendre à eux et veulent les faire expulser du parvis, par les Travailleurs présents, grévistes ; en racontant qu'ils sont envoyés par la direction pour leur faire reprendre le Travail !*

La manipulation fonctionne et ils sont raccompagnés, manu militari, par la foule, jusqu'aux grilles de l'usine.

Mais, un Militant de LUTTE OUVRIERE, Travailleur de l'usine et Syndiqué C F D T , s'interpose et prend un coup de poing dans la figure...

... Scandale... altercations entre Militants C G T et C F D T.

Voici comment la C F D T relate l'incident (la C G T n'en parlant plus, après ! )

*" La liberté d'expression ne se divise pas !*

*Depuis quelques jours, des tracts intitulés LE PROLETAIRE, sont distribués aux portes de l'usine.*

*Ces tracts contiennent des mensonges et des calomnies vis-à-vis des Organisations Syndicales.*

*La C F D T désapprouve, bien entendu, de tels propos qui affaiblissent la Lutte !*

*Une autre organisation politique est venu faire signer une pétition anonyme aux portes de l'usine. La C F D T n'est pas d'accord avec ce genre de récupération d'un mouvement de grève, par une organisation politique.*

*Ceci étant dit, est-ce une raison pour employer la violence vis-à-vis des distributeurs de tracts, même extérieurs à l'usine ?*

*Faut-il les chasser ?*

*La C F D T pense que ce n'est pas la peine de leur donner une telle importance... Qu'ils parlent comme ils veulent... nous savons qu'ils mentent, cela suffit !*

*Aujourd'hui, un Adhérent C F D T de l'Electrolyse et gréviste, a été frappé parcequ'il estimait que l'on ne devait pas employer la force contre les distributeurs de tracts extérieurs, même s'ils racontent n'importe quoi !*

*Il s'agit là d'une erreur grave de la part de ceux qui ont frappé !*

*La C F D T dit clairement qu'elle désapprouve ceux qui incitent à la violence...."*

On ne saura jamais, vraiment, qui a frappé... un gréviste entraîné par la C G T, ou un Militant C G T en personne ?....



## ATTITUDE DE FO...

F O ,, sur Flins, est traversé de courants divers...

... A sa direction, un membre du R P R mais, à sa base, quelques Militants d'atelier combatifs bien qu'anti-communistes notoires !

La grève étant déclenchée en Sellerie, où ils ont 3 ou 4 Militants jeunes Français combatifs, F O est obligé - au risque de se déconsidérer, de rentrer dans le conflit !

Déjà présents dans la grève des Professionnels, en particulier par un Militant ayant des qualités d'orateur et quelque peu démagogique n'hésitant pas à utiliser même des outrances de langage, ils ne sont pas gênés par le conflit des O S !

Et puis, peut-être, pour le R P R un conflit chez RENAULT est-il une bonne tactique pour mettre le gouvernement dans l'embarras ?

Evidemment, F O n'a pas les moyens militants et matériels, ni les mêmes motivations que la C G T et la C F D T : peu de tracts, pas d'analyse de la situation mais, une volonté d'UNITE... Ce n'est pas F O qui aura des réticences vis-à-vis du comité de Grève ou des tracts communs, au contraire ! Plus on ennuie la C G T , plus ça leur plait !

En général, F O suit la C F D T ou... ne dit rien ! si bien que n'apparaît, absolument pas, une orientation originale et démarquante de l'Organisation...

... Résultat : F O perd son audience auprès des anti-communistes, non combatifs et racistes, et les Ouvriers combatifs se retournent plus facilement vers les deux grandes Organisations !

Au vu des résultats des élections de D.P. : le dirigeant F O en conclut que F O a eu tort de s'impliquer autant dans le conflit !.....

## ATTITUDE DE LA CGC ....

*D'habitude peu prolixes car approuvant les décisions de la direction ; la C G C - représentant plutôt l'aile réactionnaire de la maîtrise - se manifesta plusieurs fois par écrit...*

*Elle poussa même l'arrogance jusqu'à aller manifester devant chez le Premier Ministre !*

Voici quelques extraits de sa littérature qui illustre, de façon édifiante, sa manière de voir les problèmes :

" Un nouveau conflit vient de démarrer, hier soir, avec les A.P. de Mécanique et de Sellerie.

Nous souhaitons que ce conflit se règle par une négociation raisonnable.

A la base de ce conflit, les classifications ressortent comme un élément majeur.

La CFE - C G C estime que, de par la façon trop sectorielle et restrictive dont le problème a été réglé jusqu'à ce jour par la direction, il était inévitable que - rapidement - l'équilibre instable de la totalité de la grille des classifications (qui sont toutes liées les unes aux autres de l'A.P. aux cadres) s'effondre !

" Mais, nous sommes trop conscients - à la CFE-C G C que, s'il y a des nécessités d'avancées sociales, il serait suicidaire, pour l'entreprise qui nous fait tous vivre, de demander tout, tout de suite "

Ainsi, la C G C en tentant de comprendre les réactions des O S et en rejetant la responsabilité sur la direction, se démarque nettement du conflit en estimant que, vraiment, ces Ouvriers sont trop jusqu'aboutistes....

Et c'est ainsi que... le 15 Avril... une lettre ouverte à MAUROY signée "COLLECTIF de l'encadrement de l'U.P.L." visiblement à l'instigation de la C G C , circule et recueille plusieurs centaines de signatures.

Elle sera portée en délégation au Premier Ministre qui ne fera qu'enregistrer !...

Cette lettre proteste contre le fait que l'entreprise qui, déjà aurait fait beaucoup d'efforts dans le domaine social, se trouve être "le théâtre d'actes purement suicidaires : entrave permanente à la liberté du Travail bloquant totalement la production depuis 10 jours, soit la perte de 17.000 voitures c'est-à-dire l'équivalent de plus d'une semaine de ventes en France... intimidation des Ouvriers non-grévistes... revendications catégorielles exacerbées volontairement afin d'induire l'effet "cliquet" - agressivité envers les membres de l'encadrement - surenchère entre deux Syndicats à la veille des élections professionnelles...

Ces actes sont le fait de 200 à 300 Salariés (dont une partie non négligeable est pourvue d'un mandat ce qui la met à l'abri des retenues sur salaires et de toute sanction) soit environ 2% de l'effectif de l'usine... "

Evidemment, la C G C ne revendique pas la paternité de ces calomnies honteuses et anti-ouvrières !....

La C G C participe aux négociations mais... plutôt en spectatrice car ses interventions sont très rares et n'apportent rien au débat !

Les O S , d'ailleurs, auront du mal à comprendre pourquoi ils sont assis à la même table "qu'eux" !...

Ce qui augmentera la fureur de cette organisation, c'est la clause de non-sanction suite aux grèves, obtenue à l'issue du conflit.

Déjà le 29 Avril, la C G C prévient la direction qu'elle ne serait pas d'accord avec un tel engagement :

" Le rétablissement des bonnes relations indispensables entre la Maîtrise, l'encadrement et son Personnel, serait gravement compromis ! Cette position serait perçue comme un désaveu de votre part envers la maîtrise et l'encadrement qui, tout au long des défilés, ont été baffoués, insultés, voire agressés " (les peuvres !....)

Voici ce que lui répond la C F D T - dans un tract aux ETAM le 3 Mai 82 :

" Ainsi, la C G C était prête à perpétuer l'épreuve de force, à jouer la continuation du conflit parcequ'elle souhaitait des sanctions !

Mais, surtout, la C G C démontre - de façon particulièrement révélatrice - comment elle conçoit les relations entre l'encadrement et les Ouvriers.

Leurs maîtres mots restent, la discipline comme source d'autorité.

Selon la C G C , si la hiérarchie et donc la direction, n'ont plus le moyen de licencier les Travailleurs, ils n'ont plus rien entre les mains...

Quand la C G C reconnaîtra-t-elle, enfin, que le rôle d'un agent de maîtrise devrait être celui d'un animateur d'équipe, reconnu pour ses qualités de coordinateur, sa compétence technique, sa compréhension des problèmes humains, l'apport d'informations qu'il diffuse?...

Les révoltes ouvrières à Flins, n'auraient pas ce caractère d'explosion dramatique si les Travailleurs n'avaient pas subi - durant des années - une coercition pesante dont, malheureusement, ceux qui en sont les agents, font semblant de ne pas la voir...

La C G C reconnaîtra-t-elle, un jour, qu'il y a dans les rangs de l'encadrement, des individus dont le comportement équivaut à celui des hommes de main de l'extrême-droite ?...

... Les protestations de la C G C auraient un peu plus de poids si, au moins, il y avait un début de commencement de compréhension des problèmes Ouvriers... Or, à ce niveau, c'est le vide intégral !  
La C G C vit dans la nostalgie du pouvoir de droite !.... "

Evidemment, aucune protestation de la C G C contre les lock-outs, si ce n'est une demande formelle, dans un communiqué du 14 Avril....

Mais, son attitude lui sera profitable puisqu'aux élections "D.P. 2ème collègue" elle emportera la large majorité des suffrages :

- 53,8% des voix, soit + 15,7% et un siège de plus !....

# LE COMITE DE GREVE

Normalement, un comité de grève est élu par l'assemblée des grévistes...

OUI, MAIS... A Flins, les normes sont différentes... Celui-là était autoproclamé !... Le comité de grève est plutôt le regroupement des leaders naturels du conflit qui essaient de réfléchir et qui, de fait, se retrouvent comme les plus à même de participer aux négociations.

Créé après le premier lock-out, suite à des manifestations trop évidentes de divergences intersyndicales - et, nous l'avons déjà dit, sous l'impulsion de Militants C F D T et de Militants d'extrême-Gauche non organisés - il a joué un rôle non négligeable dans le conflit !

Sa mise en place est laborieuse : il faut arriver à coordonner les différents bâtiments en grève, les deux équipes, ne pas favoriser un Syndicat ou un autre.

Une douzaine de membres permanents auront conscience d'en faire, vraiment, partie mais, par la suite, l'ensemble des négociateurs non délégués seront intitulés "comité de grève".

L'idée de départ était que les grévistes prennent en charge eux-mêmes leur Lutte, sans s'en remettre systématiquement aux Syndicats, tout en exigeant leur unité et leur soutien actif.

Ses membres les plus actifs, qui participèrent à toutes les réunions, toutes les négociations, restant en double équipe, fonctionnant de fait, comme des Militants à part entière, apportèrent le plus dans les débats face à la direction !...

Dans les réunions unitaires qui eurent lieu dès le Lundi 19 Avril, les membres du comité de grève eurent un rôle actif, surtout vis-à-vis de la C G T, refusant que l'on déforme et que l'on dévoie le conflit : par exemple, en introduisant de façon plaquée, les revendications des Professionnels.

La C F D T relate le début de l'action du comité de grève, dans son tract du 19 Avril :

*" Le comité de grève s'est adressé aux Organisations Syndicales pour qu'elles agissent en commun.*

*La C F D T se félicite, donc, de la rencontre intersyndicale du Lundi 19 Avril en présence d'une délégation des Travailleurs en grève ; Cette rencontre aboutit à un appel commun "CFDT-CGT-FO" pour le Mardi 20 Avril. "*

La C G T, elle, dit que c'est à son initiative, évidemment !

Mais, le comité de grève a du mal à avoir une intervention autonome en-dehors des négociations et de sa présence aux réunions inter-Syndicales. De fait, il se comporte comme une force de pression-contrôle vis-à-vis des Syndicats. Ainsi, pas d'expression écrite autonome, pas d'intervention orale aux meetings pendant la plus grande partie du conflit.

Ce n'est que la dernière semaine que certains comprendront que c'est au comité de grève de présider les meetings, d'une part pour éviter que la C G T ne multiplie outrancièrement ses interventions, d'autre part pour se faire reconnaître plus nettement par les grévistes. Ainsi, c'est un membre du comité de grève qui présentera aux grévistes, le protocole sur lequel ils devront voter. C'est un autre qui commentera le résultat du vote....

Les membres du comité de grève participent aussi activement à l'organisation du vote.

Le comité de grève, lors "des derniers 100 mètres" des négociations, rédigea un amendement au premier protocole présenté par la direction et demandant :

*" que la prime d'attente soit portée à 130 F, que le plan de Formation concerne tous les Ouvriers, la neutralisation des arrêts maladie".*

Dans le débat sur le blocage, il a fallu d'abord convaincre tous les membres du comité de grève, que cette tactique affaiblissait la grève. Après, ils furent les plus acharnés à expliquer aux Travailleurs qu'il fallait débloquer les chaînes et ils firent la triste expérience de se voir hués par les grévistes... mais, le débat évoluant, les grévistes ne leur portèrent pas rigueur !....

## **ATTITUDE DE LA CGT VIS A VIS**

### **DU COMITE DE GREVE**

Au début, la C G T est bien obligée de se rendre à l'évidence : elle n'y échappera pas, à ce comité de grève ! Elle se sent prise au piège. Elle y voit une manoeuvre de la C F D T pour réduire son influence et donc, lui nuire mais... elle ne le dira pas ouvertement !

Pour elle, ce sont d'abord "les représentants des Travailleurs" car il n'est pas dans la ligne confédérale de reconnaître ce genre de structure - à moins d'y être hégémonique, ce qui n'est pas le cas.

Puis, voyant que tout le monde parle de comité de grève - et ces fameux anti-syndicalistes du Prolétaire qui l'exaspèrent - elle reconnaît le comité de grève. Mais, par ailleurs, elle tente d'y placer des membres de son Organisation !...

Au départ, il y avait 2 ou 3 Syndiqués C G T, pas spécialement sectaires, dans le comité de grève, très bien, justes, et indispensables même ! mais, la C G T fit entrer dans la salle des négociations, des Travailleurs qui n'y étaient pas au début et membres connus du PCF et de la C G T... Elle fit même signer un communiqué sans aucun intérêt, par les trois Organisations, plus les représentants du comité de grève : *demandant une réunion à la direction pour le Samedi 24 Avril*, alors qu'il suffisait d'un accord oral ! Ainsi, en bas de la page, se trouvent les noms de ses adhérents, qu'elle inscrit elle-même....

Lorsqu'il a fallu constituer la délégation de grévistes pour négocier, la C G T appuya la proposition de la direction de : *10 Travailleurs par Organisation*, alors que la C F D T et F O refusaient de "saucissonner" les Travailleurs en tranches et voulaient un chiffre global !

Battue sur ce point, elle essaya donc de redresser la barre en introduisant des grévistes qui n'étaient pas spécialement en grève depuis le début mais, de la C G T carte en main...

La C G T se méfiait toujours du comité de grève, voyant bien qu'il était plus proche des positions C F D T que des siennes.

Ainsi, lorsqu'il a fallu aller voir le chargé de mission, M. CORNU à PARIS, la C G T tenta tout pour que le comité de grève ne participe pas à l'entrevue et l'évincer de cette rencontre ! Mais, la C F D T était bien décidée - et le comité de grève aussi - à y assister TOUS ENSEMBLE ce qui se réalisa, la C F D T et le comité de grève partant ensemble et arrivant à l'heure, contrairement à la C G T qui fit la grimace en voyant le chargé de mission accepter - de façon tout-à-fait naturelle et logique - les membres du comité de grève !...

Mais, à la fin du conflit, à l'occasion de la campagne électorale, la C G T sortit un tract en Mécanique qui, tirant le bilan de son attitude, disait ceci :

*" La manière dont nous avons abordé les séances de négociation, dans le calme, d'une façon très sérieuse et réfléchie, a été un point déterminant pour l'aboutissement de celles-ci.*

*" On ne peut pas en dire autant des autres Syndicats ainsi que du comité de grève que certains ont mis en place pour nuire à la CGT..!"*

Comme quoi le naturel revient au galop !

Il est vrai qu'il était difficile, à la C G T, d'avaler que la plupart des membres actifs du comité de grève se retrouvaient candidats sur la liste D.P. de la C F D T... alors qu'ils n'étaient même pas syndiqués C F D T au départ mais, s'en rapprochèrent petit à petit !

Nous avons pressenti cette mise à l'écart définitive du comité de grève lorsque la C G T, la veille du vote, au moment où il fallait écrire le tract commun de compte-rendu du résultat des négociations, attendit l'heure la plus tardive (1 H du matin !) pour, enfin, y consentir... Evidemment, ni F O, ni le comité de grève n'étaient plus présents à l'usine !....

L'expérience du comité de grève fut très positive car elle permit à de nombreux Travailleurs de prendre des responsabilités sans pour autant, avoir de mandat Syndical !

Il leur permit d'appréhender ce qu'est un rapport de force, autant avec le patron, qu'entre les Organisations Syndicales, que parmi les Travailleurs !

Le fait le plus marquant c'est que son existence permit l'UNITE SYNDICALE, que certains qualifieront peut-être de façade mais, qui aboutit à des appels communs systématiques.

Nul doute que cet élément favorisa l'issue positive du conflit et en tout cas, augmenta la crédibilité des Syndicats même !...

# LES ORGANISATIONS POLITIQUES DANS LE CONFLIT

## LE P.C.

Le P.C. s'affirme "aux côtés des Travailleurs".

*" Cette Lutte est celle de la volonté de changement que ne veulent pas les forces rétrogrades encore présentes à la Régie ".*

Evidemment, pour le P.C., il n'y a que la C G T comme Syndicat présent dans la Lutte...

5 "Négociez. Les Travailleurs y sont prêts, La CGT également"...

Et la C F D T ?... Et F O ?...

Il n'y a pas, réellement, de différence fondamentale - y compris dans le langage - entre la prose du P.C. et celle de la CGT :

*"défense de la nationalisation contre le gâchis, contre les forces hostiles au changement, pour l'union de toutes les catégories"...*

Tous ces thèmes sont repris indifféremment par l'un ou l'autre !

Par contre, revient au P.C. l'honneur des attaques contre  
la C F D T :

"Vous avez eu raison de déjouer les manoeuvres de ceux qui, comme Edmond Maire, sont en désaccord avec la Réduction du Temps de Travail payée intégralement, contre l'augmentation des salaires sous prétexte que cela mettrait le pays en difficultés..." (tract du 15 Avril 82).

La lutte pour le "Fabriquons Français, vive la Régie"  
 "la Régie a les moyens de satisfaire ces modestes revendications, bénéfiques pour les Travailleurs et pour la marque"  
 "comme toutes les entreprises, ses coûts salariaux sont inférieurs à ceux de nos concurrents étrangers... Les milliards qu'elle dépense pour renflouer AMERICAN MOTORS ou d'autres concurrents en-dehors de nos frontières, seraient mieux utilisés à satisfaire nos revendications"

L'intervention auprès des élus communistes de la région, en particulier les messages de soutien du maire des Mureaux, que lisent avec émotion les orateurs CGT aux meetings, marquent la présence du P.C. dans la grève.

Le P.C. Lance sa campagne :

"Cadences moinsq qualité plus, effectifs plus".

C'est le P.C. qui organise une rencontre avec les groupes parlementaires mais, dans une telle confusion que la C F DT tombe dans le panneau et s'y rend, croyant que c'est une proposition C G T !

Le 28 Avril : grand meeting du P C à la porte, donnant la parole aux grévistes.

Le tract est distribué lors du meeting Syndical le matin, ce qui n'est pas apprécié de tous y voyant, encore, une récupération !

## **LUTTE OUVRIERE**

Se contentant d'échos dans sa feuille hebdomadaire, LUTTE OUVRIERE n'a pas eu d'intervention particulière, éclatante, dans cette grève. Ses militants ne sont pas au coeur du conflit et n'ont plus de responsabilité Syndicale !

Pourtant, les leçons données ne manquent pas :

" le fond du problème c'est que, les uns et les autres, tous dans l'usine, on ne fait pas confiance aux Syndicats et à leur façon d'organiser les mouvements. Et même les Camarades les plus revendicatifs finissent par être écoeurés. Tant qu'on ne s'organisera pas entre Ouvriers, pour prendre nous-mêmes la direction du mouvement, ce sera ainsi !"



Les Ouvriers attendent toujours que les militants de LUTTE OUVRIERE viennent les aider à s'organiser !....

Il semblerait que LUTTE OUVRIERE ait une vision du mouvement comme étant catégoriel :

" Pour tout le monde, c'est l'injustice et c'est justement ce qui a poussé les Professionnels à demander 20 points, les caristes le maxi. et maintenant, les O S.

" C'est là les raisons de la grève ! Alors, pourquoi conserver ces divisions ? Choisissons une revendication unique pour tous : 10 points, ou bien 20, ou 35 ! Peut-être qu'alors, nous ferons la grève pour de bon et tous ensemble...." (tract du 20.4.82)

Comme si les O S ne faisaient pas la grève pour de bon !  
Et comme si leurs revendications n'étaient pas valables !....

## **LA LIGUE COMMUNISTE REVOLUTIONNAIRE**

Présente depuis peu sur l'usine, la LCR se contente d'appliquer sa ligne politique : UNITE des Organisations Syndicales, pression sur le PC et le PS, soutien au comité de grève, mot d'ordre d'occupation, mise en demeure du gouvernement de Gauche de démissionner les dirigeants actuels de la Régie.

La LCR reprend même les revendications cégétistes pour les O P, de glissement de coefficients et ne parle quasiment que du 180 comme revendication pour les O S, la justifiant comme une volonté de voir le salaire augmenter.

## **"LE PROLETAIRE"**

Comment ne pas évoquer ces tracts, d'un autre monde, sans être pris de fou-rire ? Mais, certains seront plutôt exaspérés !....

Anti-Syndicalisme virulent, transformation de la réalité, aventurisme, tout y est passé !....

Après "le marché de dupes" pourtant accepté par les caristes, les Syndicats vont continuer de trahir...

La C F D T, qualifiée de "petit cylindrée Syndicale" est accusé de "zigs-zags syndicaux".

Quant à la C G T, elle, c'est la grosse batterie, elle est

*d'accord avec le patron, carrément !*

Le langage est tellement imagé, violent, que personne ne les prend au sérieux !

S'instituant aussi en donneur de leçons, c'est :  
*"Travailleurs faites-ci, faites-ça... Elisez vos Délégués... auto-défense Ouvrière... grève illimitée jusqu'à la victoire mais surtout, n'écoutez pas les Syndicats pourris ! ..."*

Ainsi, le 14 Avril :

*" Le patron est coincé, le gouvernement de brigands PC/PS ne veut pas d'un autre lock-out à Flins ; pendant sa concertation bidon qui a lieu cette semaine avec les patrons et les directions Syndicales vendues, le patron n'a plus qu'une carte : briser la grève par un commando de cadres mais, il attend pour ça que les Syndicats CGT/CFDT lui aient préparé le terrain. Echec au complet des Syndicats avec la direction... Préparons l'auto-défense contre les commandos...."*

On nage en plein roman, policier ou de science-fiction ? !

Quant aux revendications, ils ont tout compris puisqu'ils réclament le maxi. pour tous les O S !

On atteint le summum le 19 Avril :

*" Avis aux Syndicats racistes et nationalistes, avis à leur partis frères, du gouvernement, le PCF et le PS, partis anti-Ouvriers.*

*A Flins, c'est le comité de grève des O S Immigrés qui passera en premier....*

*Et les cadres ? Syndicats traitres, flics du patron, vous pouvez vous les gardez vos cadres, et continuer à préparer avec eux et le patron, les commandos anti-grève, cette semaine ! Les cadres ne prendront pas le train des négociations en marche : s'ils veulent un protocole signé, eux aussi, Mauroy n'a qu'à leur renvoyer signée leur pétition-anti-grève ! Qu'ils la bouffent ! "*

A se tordre de rire !

Ils ne machent pas leurs mots, vraiment !

Mais, une semaine après le conflit, nous ne les reverrons plus sur l'usine !...

Il paraît que c'est leur tactique, aller de grève en grève, semer la bonne parole et... s'en aller !

Auront-ils recruté beaucoup d'Ouvriers sur cette ligne ?

*Nous en doutons... En tout cas, ils auront mis du piment pour nous faire rigoler quand le moral baissait !*

**L'OCI****LE PCI**

(4ème internationale)

L'intervention du P.C.I. - qui prétend avoir des cellules à Flins - se limitera à deux tracts et la pétition Dreyfus exigeant la satisfaction des revendications.

Ce sont eux qui écoperont des agressions de dirigeants de la C G T qui, ignorant les nuances, les auront pris pour ceux du PROLETAIRE!

**L'HUMANITE ROUGE**

... consacrera des articles relatant les faits, dans son journal hebdomadaire et une feuille spéciale, de façon relativement correcte, suite à des interviews de Militants C F D T.

N'étant pas présents dans l'usines, Un journaliste extérieur - néanmoins passionné par le conflit - le suivra jusqu'au bout !

**LES POUVOIRS PUBLICS**

Sommé de toutes parts, la presse y mettant son grain pour amplifier l'effet "test social national" le gouvernement est contraint d'intervenir...

... Mais, relativement tard pour laisser "son autonomie de gestion" à l'entreprise nationale.

C'est le 21, au soir, alors que la Régie se préparait à un nouveau lock-out, que le Ministère du Travail fait savoir qu'un observateur "chargé de mission" est désigné pour rencontrer les deux parties afin de les remettre en contact, les ponts étant coupés.

Le lendemain matin, M.CORNU chargé, donc, de cette mission, reçoit une délégation des Organisations Syndicales et du comité de grève. Il écoute attentivement les exposés mais, ne s'engage pas trop sur le résultat de sa mission, prévoyant que la tâche serait difficile auprès de la Régie !

Le 23 Avril, la direction convoque les négociateurs pour fixer les heures de négociation durant le week-end.

Mais, l'insuffisance des propositions rebloque la situation !

Que va donc faire le gouvernement ?

La C F D T écrit, le 27 Avril 82 :

" Le gouvernement de gauche a déclaré qu'il laissait leur autonomie aux entreprises nationalisées mais, peut-il se désintéresser du gâchis actuel, des milliers de voitures perdues parce que la direction de la Régie est incapable de résoudre correctement un conflit ?

" Il faut que les pouvoirs publics indiquent leur position, à la Régie RENAULT.

" Les Travailleurs comprendraient mal que les événements se déroulent comme par le passé !

" La C F D T propose donc aux autres Organisations Syndicales et au comité de grève, de reprendre contact très rapidement, avec le chargé de mission du ministère du Travail, M.CORNU. "

ce qui fut fait, la C G T n'osant refuser mais ne voulant pas abuser - non plus - du gouvernement, par téléphone ! Mais le chargé de mission ne nous dit pas ce qu'il fit pour que la Régie rouvre les négociations, le Mercredi 28 Avril, à 15 H 30....

Visiblement, le gouvernement mit tout son poids pour faire aboutir ce conflit !

Il est évident que nous devons l'issue positive du conflit à la situation politique actuelle. Le gouvernement ne pouvait se permettre un échec à la Régie RENAULT, entreprise-phare dans l'industrie française, tant au niveau commercial que social !

Mais ce conflit inquiétait certains, dans les couloirs du P S !

Ainsi, nous avons eu la visite d'un journaliste de FRANCE INTER, venu enquêter pour savoir si c'était pas un coup des gauchistes ou de l'Extrême-droite ou encore, des constructeurs étrangers....

*Curieuse vision des Lutttes Ouvrières...*

*Mais enfin, on peut expliquer ce genre d'élucubrations par la faible connaissance de la classe Ouvrière !....*

En tout cas, le gouvernement ne prit pas ouvertement parti pour les cadres venus pleurer sur les agissements dont ils étaient:... les pauvres victimes !...

Il enregistra et ne donna pas suite.

# LES MEDIAS:

## PRESSE, TELE RADIO

Une grève un peu longue, à Flins, bloquant la production et... c'est la ruée !

Déjà présents lors du conflit des caristes, les journalistes ne rappellent pas tout de suite mais, en deux jours, ils sont là, comme une nuée de moineaux, picorant à droite, à gauche, amplifiant certains événements, réduisant certains autres plus importants pour nous !..

Dans l'ensemble, ils ne s'attachent qu'à l'aspect conjoncturel, événementiel, de la grève et ignorent les problèmes de fond, posés. Ils se délectent des divergences intersyndicales et veulent des chiffres... des chiffres... Combien de grévistes aujourd'hui ?... Et ça va durer longtemps ?... Et ça met pas en péril le gouvernement ?...

Il faudra beaucoup d'insistance pour que certains essaient de comprendre et de s'élever au-dessus de ces préoccupations anecdotiques, s'intéressent... aux premiers intéressés : les Ouvriers (et pas seulement des bêtes de zoo !...)

Ils prennent tout à la lettre et comme ils ne font, en général, aucune analyse politique sérieuse, ni aucune enquête de fond, ils n'écoutent que ce qui va dans le sens de leur démonstration selon l'organe auquel ils appartiennent !

Ainsi, tous les journaux de droite, la radio, et même la T.V. ont relaté le premier jour de lock-out ainsi :

*"les Syndicats ratent leur mobilisation" "la CGT rate sa mobilisation"*

*"la C G T rate sa mobilisation" titre FRANCE-SOIR,*

L'AURORE : *"Le cuisant échec de la C G T"*

LE MATIN : *"Les Syndicats n'ont pas réussi à mobiliser" ...*

Pourtant, plusieurs centaines de Travailleurs sont venus devant l'usine, à l'appel des Syndicats, alors que dans les conflits précédents, il y en eut beaucoup moins !

Pour nous, ce n'était pas un échec !

Malgré les envolées de langage de la C G T , appelant à l'occupation ce qui, évidemment, n'étant pas réalisé, déçut beaucoup la presse !....

Les grévistes, écoutant la radio, regardant la T.V. le soir, commencent à ne plus apprécier la venue des journalistes puisque leur mouvement est déformé, en 2 ou 3 minutes de reportage !

Pourtant, la direction les laisse entrer dans l'usine. Ils tentèrent d'assister aux négociations mais, furent refoulés !...

Bien sûr, il est injuste de mettre tous les journalistes sur le même plan mais le résultat global qui domine est bien ainsi !

On ne peut pas faire de comparaison entre un journaliste de l'HUMANITE, qui ne valorise que la C G T , et celui de l'AURORE, qui la démolit !

LIBERATION, qui fit des articles "d'ambiance" et quelques articles de fond, à la fin, LE MONDE, sortaient un peu de la tendance générale mais leur audience est plutôt limitée en milieu Ouvrier....

La C F D T, plutôt accueillante, et ce fut reconnu par la presse, dut quand même mettre le Hola quand un journaliste de PARIS-MANTES fit allusion à une remarque, pourtant confidentielle, de la C F D T sur l'attitude de la C G T !

Mais, le conflit de Flins terminé, en tout cas ses aspects les plus spectaculaires, la presse fut attirée vers de nouveaux horizons... avec CITROEN, puis TALBOT ! Elle ne revint à Flins que pour le résultat des élections de D.P.

Pour ceux que ce genre de littérature intéresse, nous recommandons l'article de Jean CAU, dans PARIS MATCH, véritable torchon, dégoulinant de racisme, antisyndicalisme, réactions fascistes et vulgarité et encore, mérite-t-il le nom de torchon ? car, un torchon ça sert au moins à essuyer la vaisselle !... .

Le titre, déjà, en dit long :

*"L'étrange sabotage de Flins. Grève sainte chez RENAULT"....*

## **LES RESULTATS DE LA GREVE**

La direction avance sur ce qui bloquait :

\* *Le montant de la PRIME D'ATTENTE est maintenant de 100 F, au lieu de 80.*

Les Syndicats avaient suggéré que le montant soit de 123 F soit la différence entre deux coefficients d' O S, minimum, le comité de grève ayant arrondi à 130 F.

*La prime est revalorisable avec les augmentations générales.*

\* *Cette prime est attribuée à tous les O S des coefficients 165 (il y en avait, au 1er Avril 82 : 170) - les 170 - les 175 - et les 180 (au lieu de laisser de côté les 180).*

\* *Pour tous ces cas, la prime d'attente ne disparaît pas lorsqu'un Travailleur obtient 5 points par les UPA (sauf s'il passe au 185).*

*Elle est versée le 12 Mai, au titre du 1er Avril, et tous les mois.*

\* Pour les postes fixes, en particulier tous ceux qui ont fait grève en R 5 Tôlerie, la direction s'est engagée à donner la prime d'attente à ces Travailleurs, d'ici la fin 82. Ensuite, ils pourront bénéficier de la Formation. Mais ce n'est qu'un engagement oral du directeur !...

\* De même, pour les Travailleurs inaptes en chaîne, la direction s'est engagée (toujours oralement) à résoudre le problème de façon favorable.

Les autres points n'ont pas évolué mais les grévistes semblaient s'en satisfaire.

## **L'AFFICHAGE DES CADENCES**

Sur les chaînes, la direction s'engage à fournir, sur des panneaux par écrit :

- \* le temps de cycle théorique de fonctionnement (vitesse de chaîne) ,
- \* le même temps, en incluant le rattrapage des franchises journalières,
- \* le nombre théorique de postes issus des calculs d'engagement de chaîne,
- \* le nombre théorique de véhicules à produire en fonction du système de repos en vigueur organisé, soit par remplacement, soit par arrêt de chaîne.

Ces éléments seront fournis à chaque variation significative du programme.

Si, par rapport au nombre théorique de postes, il y a un jour plus de présents, ou si la composition réelle du programme est différente de celle du programme théorique, les éléments ci-dessus pourront subir de légères variations.

Ils seront alors fournis aux opérateurs, par les agents de maîtrise, à partir de 8 H 15 pour le matin, et 15 H 15 pour le soir.

Pour tous les secteurs, chaque Salarié sera informé à sa demande et par sa hiérarchie, des éléments d'engagement le concernant (temps d'opération de son poste).

Nous verrons, par la suite, que la direction - lorsqu'elle aura commencé tardivement à appliquer ce texte, le fera de façon tout-à-fait restrictive et plus à la lettre que dans l'esprit, ce qui n'éclaire en rien les Travailleurs.

## **LA CINQUIEME SEMAINE**

\* Les Travailleurs Maghrébins pourront obtenir, en cumulant Congés d'ancienneté et 5ème semaine : 6 semaines chaque année,

\* Les Travailleurs - d'Afrique Noire - Antilles - Réunion - pourront :

- ◊ soit choisir la solution précédente,
- ◊ soit, obtenir, en cumulant tous les deux ans : les congés d'ancienneté et la 5ème semaine : 8 semaines,

\* Les Travailleurs Portugais et Yougoslaves (pays n'ayant pas de frontière avec la France) pourront demander d'accoler la 5ème semaine, l'accord interviendra en fonction des possibilités du service,

\* Le système des congés sans solde, continue comme par le passé !

*Il n'y a pas de réel "libre choix" !...*

*... Les autres nationalités, les Français, ne peuvent accoler la 5ème semaine.*

## ***PARTICIPATION DE LA DIRECTION AUX FRAIS DE DEPLACEMENT***

Par l'intermédiaire d'une de ses filiales, la Régie propose d'obtenir 20% de réduction par rapport aux tarifs habituels, pour les billets d'avion et de bateau.

Il n'y aura rien concernant les voyages en voiture et seuls les Travailleurs Immigrés bénéficieront de cette mesure. Non seulement, celle-ci déclencha les foudres des sentiments racistes mais, la mise en place de la C A T à l'usine fut très difficile... Manque de personnel, inexpérience des agents de la C A T, mauvaise organisation... Tout cela eut pour résultat que les Travailleurs devaient revenir plusieurs fois pour être sûrs de leur billet et même... certains n'eurent pas le billet demandé !...

A certains moments, la tension était telle et la colère des Travailleurs si prête d'éclater que la direction s'affola et fit appel aux délégués pour essayer de calmer les esprits !...

Le remboursement peut se faire sur - 2 - 3 - 4 - 5 - ou 6, mois sur la totalité du billet, par retenue sur paie.

## ***SUR LE PAIEMENT DES HEURES PERDUES***

- \* *DU FAIT DU LOCK-OUT* : la journée du 14 Avril est payée, celle du 13 : à 30%,
- \* *DU FAIT DE LA GREVE* : un jour par semaine, soit 3 JOURS PAYES, plus la journée de vote, ce qui fait 30% des heures perdues, payés.

*L'étalement des retenues se fait sur 4 mois, à partir du 7 Mai, soit : 2 jours par mois.*

*"LE PERSONNEL GREVISTE ne pourra, EN AUCUN CAS ETRE SANCTIONNE pour des événements intervenus pendant le conflit".*



Cette petite phrase, qui fit bondir les cadres, était indispensable à la reprise normale du Travail. Beaucoup de grévistes auraient refusé de voter si elle n'était pas dans le protocole ! :

◊ d'une part, les caristes - eux - l'avaient obtenue,  
 ◊ d'autre part, le spectre des licenciements de 73 et 78 était encore vivace !....

La direction a précisé que les lettres de mise en garde, envoyées, n'auraient aucune suite...

Alors... bien sûr, tout cela n'est qu'un compromis... Nous n'avons pas eu droit à la prose du "Prolétaire", pour nous démontrer que c'était pourri !

Mais, les Travailleurs - dans leur grande majorité - ne l'ont pas jugé ainsi.

## LE VOTE

Pour le vote à bulletins secrets, que préconisait la C F D T comme étant plus démocratique et plus clair qu'un vote à mains levées favorisant toutes les pressions possibles, il y eut des réticences de la part des grévistes eux-mêmes...

... La plupart de ceux qui avaient démarré la grève estimait le compromis acceptable au bout de 11 jours et craignait que les derniers arrivés comme grévistes ne refusent de reprendre le Travail et soient majoritaires et puis, un certain manque de confiance en soi, aussi...

Quoi qu'il en soit, la mesure prise de refuser les derniers grévistes déclarés au dernier moment, avec contrôle des grévistes et du comité de grève, fut un garde-fou suffisant !

La C F D T pesa, de tout son poids, pour que ce vote ait lieu et la réalité lui donna raison !

Il faut signaler que ce vote est le premier dans l'Histoire de Flins, pour les O.S. arrivés après 68 !

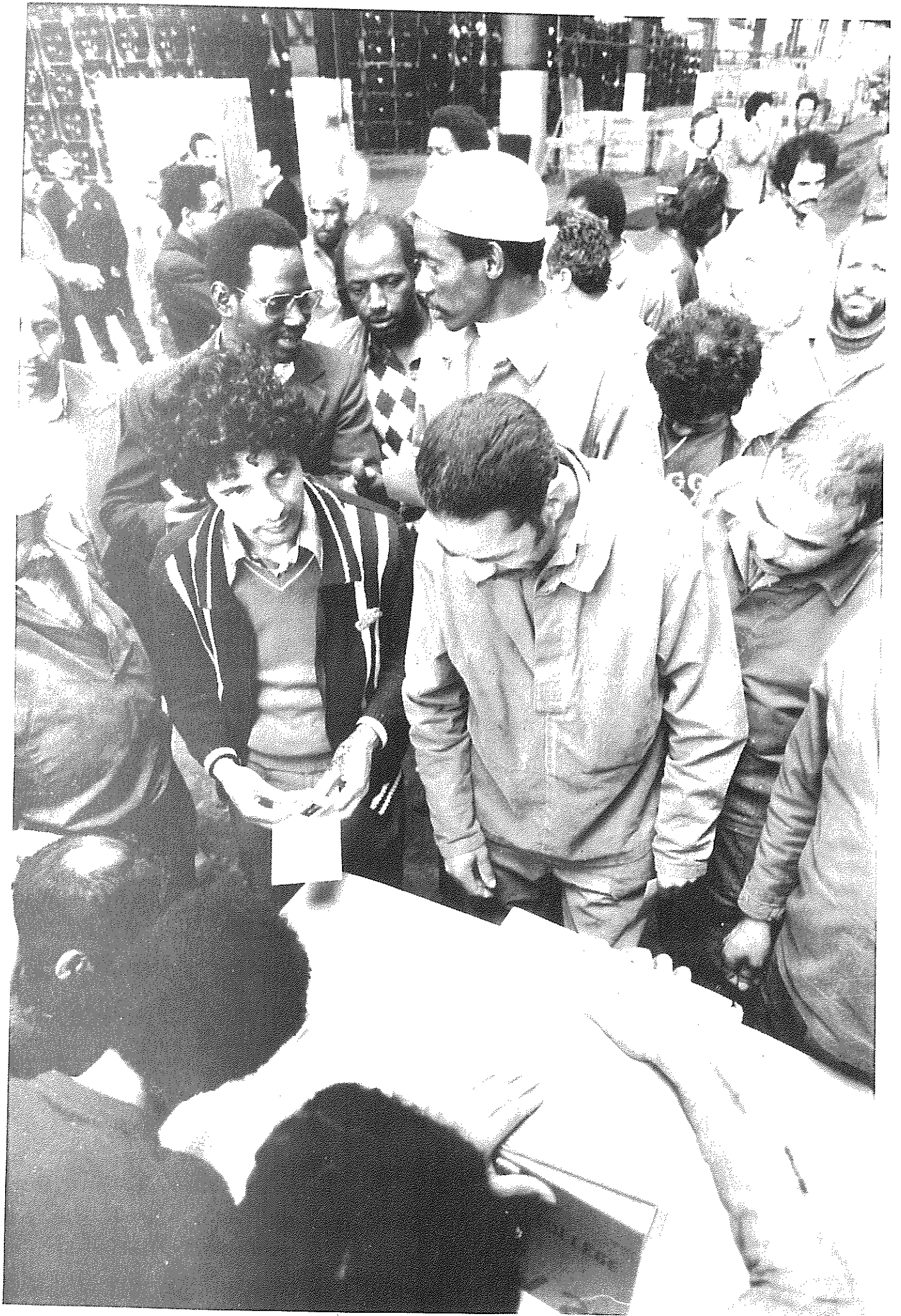
Ce fut un acte majeur de démocratie et de son apprentissage !

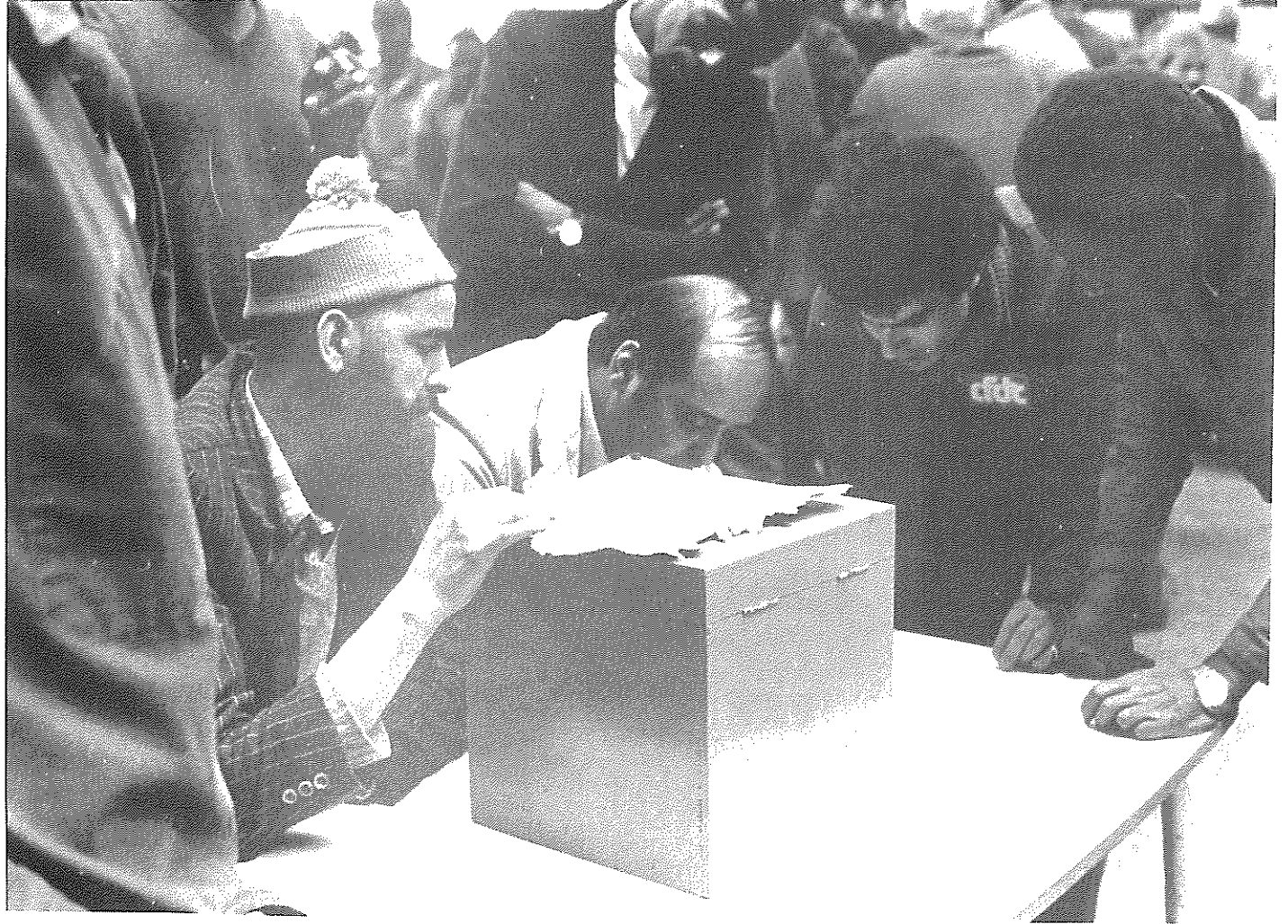
La grève se termina par un tract unitaire "C G T - C F D T - F O" titré "ON A GAGNE", fait sans précédent à Flins.

Le vote donna :

*	976	OUI,
*	158	NON,
*	4	NULS.

sur 1.133 VOTANTS, dont :





- \* 323 en MECANIQUE,
- \* 338 en SELLERIE,
- \* 159 en TOLERIE R 18,
- \* 313 en TOLERIE R 5.

(les bulletins étaient écrits en Français et en Arabe)

La formulation fort simple "JE SUIS D'ACCORD" ou "JE NE SUIS PAS D'ACCORD"... AVEC LES NOUVELLES PROPOSITIONS DE LA DIRECTION "J'ARRETE" ou "JE CONTINUE" LA GREVE.

Le vote se déroula à partir de midi.

Il y eut 4 bureaux de vote : un dans chaque atelier principalement en grève (Mécanique - Sellerie) - en bout de chaîne comme pour les caristes - (Tôlerie R 5 et Bâtiment P).

Le matériel de vote fourni par la direction fut amené et installé par les Militants C F D T et les grévistes du Comité de grève car la C G T ne s'était même pas proposée pour le faire... Logique, puisqu'elle avait tout fait pour que le vote n'ait pas lieu !

Les bureaux de vote étaient tenus par des membres du Comité de grève qui, consciencieusement, notaient "NOM - ATELIER - MATRICULE, des votants" sur un cahier.

Mais, ne pouvait voter qui voulait et, les grévistes de la première heure surveillaient, attentivement, ceux de la dernière ! Il y eut quelques accrochages verbaux à ce sujet mais, sans gravité !...

... Si un gréviste du dernier jour, ou de la veille, voulait absolument voter, il était refoulé et, en général, ne faisait pas de difficulté....

... Il semble qu'en Tôlerie R 18, "les scrutateurs" aient été plus sévères que dans les autres ateliers et jugèrent qu'il fallait être entré en grève au moins trois jours avant la fin du conflit ; ce qui explique le chiffre total de votants !

En tout cas, ce fut un moment inoubliable de prise en charge de la LUTTE et de la DEMOCRATIE, par les Travailleurs eux-mêmes : les longues files silencieuses et résolues, de grévistes attendant pour aller voter, quelques curieux non-grévistes, ou d'autres ateliers venus voir puisque la direction payait la journée jusqu'à 16 heures et que les chaînes étaient encore arrêtées !....

Lorsque le résultat du vote fut annoncé, après un dépouillement des bulletins réunis de tous les bureaux de vote - toujours par le comité de grève - ce ne fut pas un cri de joie mais des soupirs de soulagement !...

... En effet, ceux qui étaient en LUTTE depuis le 28 Avril, ne se voyaient pas repartis dans la grève ! Et même si ceux qui/avaient

débrayé à la fin, estimaient le compromis insuffisant, ils n'auraient pu mener à bien une relance du conflit sans les animateurs principaux et reconnus, de la grève !

Au bout du compte, on peut dire qu'avec la Formation et les UPA additionnés, c'est presque la totalité des Ouvriers de chaîne Mécanique et Sellerie, qui vont se retrouver au 180 d'ici fin 82 !

Evidemment... Ce n'est pas le P 1 POUR TOUS, TOUT DE SUITE !... mais, le rapport de force était-il suffisant, avec une seule usine en grève, pour obtenir une telle remise en cause de la grille de salaires ?

— La direction a dû reculer sur un principe fondamental de sa politique : "la division" !... et le fait d'avoir obtenu une solution POUR TOUS, est déjà un grand pas quand on regarde ses propositions initiales !

Les Ouvriers de Flins ont remis en cause le principe de l'évolution de carrières par ancienneté et de surcroît, basée sur "le présentisme".

Il va y avoir "un nivellement" assez rapide si la formation prévue permet, à TOUS LES O.S. d'avoir 5 points, en plus des 5 points des UPA !...

Lorsque la majorité des grévistes retourne à l'atelier, après le vote et scandale - pendant plusieurs jours - "on a gagné !" , peut-on parler de compromis pourri ?

Il est vrai que ce qui a été gagné en dignité retrouvée, en manifestation de la force COLLECTIVE des Travailleurs, en regain de confiance, en combativité, a - peut-être - autant (si ce n'est plus) de valeur que les acquis matériels !

Il est sûr, aussi, que c'est un tremplin pour d'autres LUTTES quotidiennes, plus fondamentales, sur le Travail d'O.S. - la chaîne - le pouvoir des Travailleurs dans l'entreprise !... car, un accord n'est qu'un accord et... chaque jour, le patron essaie de le remettre en cause, de l'amoindrir, le dénaturer ce que nous verrons par la suite avec les débrayages d'ateliers qui ne s'arrêtèrent pas là !.....

# Le Monde

Vendredi 30 avril 1982

## Les syndicats de Renault-Flins consultent les grévistes sur les nouvelles propositions de la direction

A l'issue des négociations à l'usine Renault de Flins, les syndicats devaient consulter, jeudi 29 avril, les grévistes sur un compromis qui marque un certain progrès par rapport aux propositions présentées dimanche par la direction. Les modalités de la consultations n'étaient pas encore définies, jeudi en fin de matinée, en raison de divergences entre les syndicats et le comité de grève.

# cg t . c f d t . f o

RENAULT FLINS

ASSEZ DE GACHIS  
FRANCAIS IMMIGRES  
DE TOUTES CATEGORIES  
IMPOSONS DE VERITABLES  
NEGOCIATIONS .

LE NOUVEAU JOURNAL  
30 Avril 1982 .

Chez Renault-Flins,  
la direction a cédé  
Chez Citroën-Aulnay, les cadres (C.G.C.)  
dénoncent le totalitarisme de la C.G.T.

La direction ayant cédé sur toute la ligne aux ultimes exigences des syndicats, à savoir l'abandon de toute sanction pour des faits en rapport avec la grève, le travail devrait reprendre normalement à l'usine Renault de Flins, après consultation du personnel. L'agitation syndicale se trouve, de ce fait, tout entière concentrée sur l'usine Citroën d'Aulnay-sous-Bois, toujours bloquée par la minorité cégétiste et les renforts extérieurs que lui fournit le P.C., les cadres de l'entreprise dénonçant cette « tentative de prise du pouvoir » de style léoniste.

L'Humanité

VENREDI 30 AVRIL 1982 - L'HUMANITE ©

APRÈS UN MOIS DE GRÈVE

## Les O.S. de Flins ont gagné

Par un vote sur les chaînes, ils ont approuvé le protocole  
d'accord entre la direction et les syndicats

LIBERATION  
30 AVRIL 1982  
GREVES

L'un s'arrête (Renault-Flins),  
l'autre pas (Citroën-Aulnay)

Alors que les grévistes de Renault votaient  
la reprise du travail, ceux de Citroën préparaient  
la vaste confrontation qui opposera  
prochainement (aux élections) la CGT et la CSI

CGT

CFDT

FO

ON A GAGNÉ.

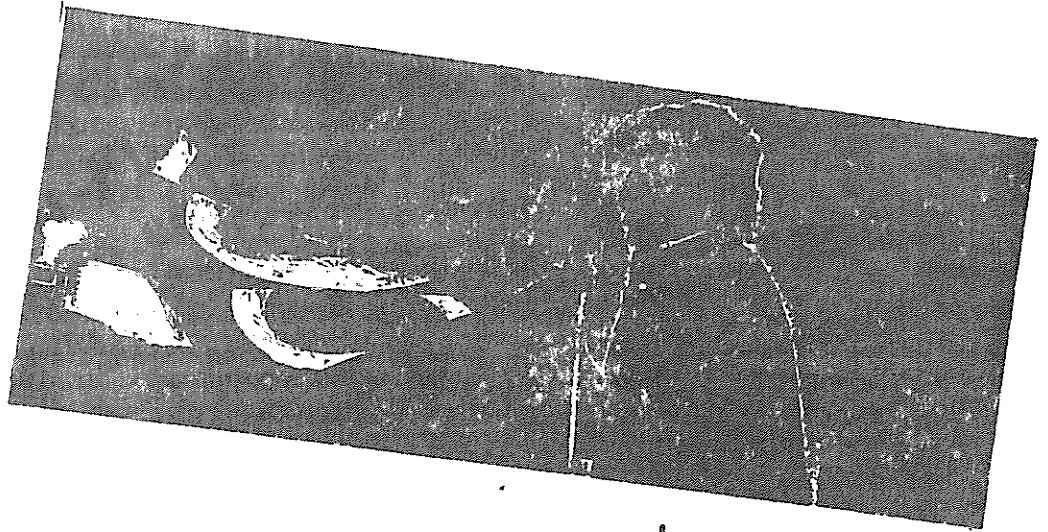


Mercredi 12 Mai 1982

RENAULT-FLINS

APPEL DE MOHAMED MOKHTARI  
SECRÉTAIRE de la C.G.T. et CANDIDAT à la COMMISSION EXECUTIVE

- VOTEZ CONTRE LE PATRON
- FAITES UN BON CHOIX
- VOTEZ C.G.T. JEUDI 13 MAI 1982



بدأ من الرفيق محمد مختار  
مكتبيو السج ت  
وبرش الى اللجنة التنفيذية  
في المؤتمر الكنفدرالسي

P. 30 & 34

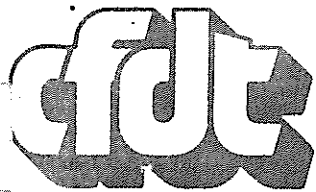
# LE MATIN

DE PARIS

supplément  
**TELEVISION**

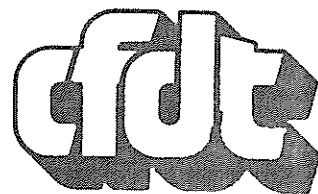
N° 1623 SAMEDI 15 ET DIMANCHE 16 MAI 1982

# RENAULT : LA CFDT BAT LA CGT A FLINS



RENAULT FLINS

VENDREDI 14 MAI 1982



# LA C F D T DEVIENT LA PREMIERE ORGANISATION SYNDICALE AU COLLEGE "EMPLOYES-OUVRIERS"

Voici les résultats des élections des Délégués du Personnel, qui se sont déroulées hier :

1981			1982		
INSCRITS :	16.231		15.829		
ABSTENTIONS :	4.942	30,4%	5.109	32,3%	+ 1,9%
BLANCS/NULS :	633	3,9%	1.158	7,3%	+ 3,4%
EXPRIMES :	10.657		9.562		
C F D T :	3.850	36,1%	4.567	47,8%	+ 11,7%
C G T :	5.629	52,8%	4.168	43,6%	- 9,2%
F O :	1.178	11,1%	827	8,6%	- 2,5%

La C F D T obtient 4.584 VOIX en SUPPLEANTS.

La C F D T remercie TOUX CEUX qui lui ont exprimé leur confiance.

La C F D T progresse de 11,7%

La C G T perd 9,2% - F O perd 2,5%.

Les abstentions ont augmenté de 1,9% mais, il faudrait connaître le taux d'absentéisme cette année par rapport à l'année dernière pour savoir le sens de cette évolution.

Par contre, une chose est claire : les bulletins NULS et BLANCS ont fortement progressé (+ 3,4%).

La C F D T prend acte de ces bulletins BLANCS et NULS. Ils expriment une attitude de défiance vis-à-vis des Organisations Syndicales, suite aux conflits.

Nous regrettons, fortement, que certains aient manifesté des réactions racistes en inscrivant des slogans inadmissibles sur les bulletins...



Dans les quatre grands Secteurs qui ont été en grève, la C F D T progresse très largement :

- En TOLERIE R 18 ( Bâtiment P) : la C F D T passe de 40,5% à 53,2% soit + 12,7%
- En TOLERIE R 5 : la C F D T passe de 40,6% à 58,5% soit + 17,9%
- En SELLERIE : la C F D T passe de 40,8% à 57,4% soit + 16,6%
- En MECANIQUE : la C F D T passe de 36,8% à 51,3% soit + 14,5%

La C F D T progresse, également, aux PRESSES - en PEINTURE - en COUTURE - à l'ELECTROLYSE...

La C F D T a 39 ELUS, soit + 7

La C C T a 35 ELUS, soit - 11

F O a 6 ELUS, soit - 2.

(Il y avait 6 sièges de moins à pourvoir.)

-- Le résultat obtenu par la C F D T est la conséquence de nos positions durant les récents conflits.

La C F D T a, sans cesse, soutenu les Travailleurs en LUTTE !

La C F D T a tout mis en oeuvre pour améliorer le rapport de force, prenant les initiatives nécessaires pour élargir la grève à une majorité d'Ouvriers,

La C F D T a exigé L'UNITE indispensable pour que les Travailleurs gagnent ! La C F D T a soutenu les Travailleurs lorsqu'ils ont imposé L'UNITE des Organisations Syndicales avec le comité de grève.

Les Travailleurs en ont tiré les conséquences.

La C F D T n'a pas l'intention de tomber dans le triomphalisme car c'est maintenant que notre Travail Militant va pouvoir se développer :

- pour la réduction des inégalités,
- pour le contrôle des cadences et des conditions de Travail,
- pour la Réduction du Temps de Travail, créatrice d'Emplois.

LE PERSONNEL JUGERA SUR LES ACTES !

Mais... Il ne suffit pas de voter pour la C F D T, Il faut S'ORGANISER, PARTICIPER à la vie du SYNDICAT, LE SYNDICAT ce n'est pas seulement les délégués, LE SYNDICAT c'est TOUS LES ADHERENTS et ils doivent être le plus NOMBREUX possible. C'est indispensable pour construire NOTRE UNITE !....



## DANS LA FOULEE

Il est évident que l'usine de Flins sort ébranlée des événements qu'elle a connus ; quelles modifications les grèves vont-elles apporter dans la vie quotidienne des ateliers, à court et moyen terme ?

"Rien ne se passera plus comme avant" affirment certains Travailleurs résolus à ne plus se laisser marcher sur les pieds !...

Les premiers contentieux naissent, tout de suite, sur l'application du protocole "de fin de conflit".

### *LA PRIME D'ATTENTE DE 100 F*

Cette allocation est réservée aux seuls Ouvriers de chaînes, ou sur postes assimilés. Une solution doit être trouvée pour les autres, d'ici la fin de l'année 1982 afin qu'ils puissent en bénéficier !

Les Organisations Syndicales veulent obtenir la généralisation immédiate ou dans les délais les plus brefs car elles savent qu'une partie des Travailleurs si faible soit-elle, se sentira frustrée.

La C F D T essaie de piéger la direction, en donnant des exemples. Ainsi, dit-elle "à l'assemblage des sièges, les Ouvriers qui sont sur carroussels, auraient la prime tandis que ceux qui sont en module ne l'auraient pas ! " Le Travail enrichi s'avérerait défavorisé d'où, une absurdité évidente ! ...

... La direction trouve, immédiatement, une parade : Les Ouvriers des modules sont capables d'aller sur carroussels - ils y vont même quelquefois puisqu'ils en viennent - donc, ils ont la prime sans problème !

Les arguments peuvent s'échanger ainsi, à perte de vue !....

Les mécaniciennes de la Couture se voient refuser l'allocation alors que les Travailleuses qui enfilent les tringles, dans le même atelier, l'ont obtenue !

Les laissés-pour-compte, d'autant plus déçus qu'ils ont participé à la grève, sont les Travailleurs d'un Bâtiment rattaché à la Tôlerie R 5. Après de multiples discussions sur la situation de cette centaine d'Ouvriers, la direction s'engage à réorganiser le Travail avec des rotations permettant une solution favorable dans les mois à venir...

Des secteurs périphériques se mettent à bouger :

\* D'abord, les Jockeys et Jockettes (conducteurs et conductrices de voitures) de la Finition qui obtiennent les 100 F, après une demi-heure de grève !

\* Puis ce sont les Jockeys et Jockettes du Centre Livreur qui demandent la même chose !

Cette fois, la direction veut faire la sourde oreille... Il faudra quatre jours de grève (du 17 au 21 Mai) avec de multiples péripéties, pour qu'elle cède !

*Ce conflit donne l'occasion, à la C F D T, de se réimplanter dans un Secteur d'où elle a disparu depuis quatre ans !*

Si la plupart des Ouvriers, jusqu'au coefficient 180, ont obtenu partiellement satisfaction, les P 1 - 185 s'estiment lésés !

Bien sûr, ils ont le calendrier de passage au maxi. mais, ce n'est pas suffisant !

*Le bruit court, dans l'usine, qu'après les O.S. ce sont les "peintres laque" qui vont y aller....*

Il y a bien une tentative (le 4 Mai) dans une équipe mais, elle se solde par un fiasco !... Les O.S. acceptent de remplacer les grévistes, faisant même plusieurs postes pour rendre l'action inefficace... Les O.S. Immigrés reprochent aux Pistoleurs (en majorité français) de ne pas avoir bougé les semaines précédentes...

*L'ambiance n'est vraiment pas à L'UNITE. Quelques jeunes français se rendent compte qu'ils ont eu tort de rester passifs et le reconnaissent !...*

Les pistoleurs réclamaient - soit les 100 F - soit le 185 maxi. POUR TOUS, immédiatement et ils y ajoutaient - une augmentation des primes "risques Santé".

Les Professionnels des filières courtes (contrôleurs - essayeurs-remplaçants - retoucheurs...) attendent, de puis des mois, une réponse à leurs revendications.

Début Mai, les P 1 et P 2 du Ferrage, à Billancourt, entament un mouvement... Les P 2 obtiennent une prime d'attente.

A flins, les contrôleurs Sellerie-Mécanique, s'agitent à partir du 13 Mai... Le conflit éclate, en Mécanique, entre le 25 et le 27 Mai ! Les contrôleurs - essayeurs - retoucheurs - remplaçants, tentent la même opération que les Ouvriers de Production : bloquer les chaînes Mécanique !...

... Cette fois, la direction n'est plus décidée à laisser faire : elle réagit immédiatement : 10 avertissements, dont 5 avec mises à pied !...

La C G T lance, seule, un appel à tous les ouvriers de Mécanique mais, comme en Peinture, les O.S. refusent de soutenir !...

Les P 2 obtiennent une prime d'attente de 130 F, comme à Billancourt. Les sanctions sont maintenues, malgré l'arrêt de la grève !

## **LA CHARGE DE TRAVAIL**

Une bonne partie des débrayages qui éclatent -près de la moitié - porte directement, ou indirectement, sur les cadences.

Dès le soir de la reprise, les Ouvriers s'arrêteront sur une chaîne Mécanique parce que la vitesse est trop rapide !...

Les Travailleurs réagissent aux accélérations de la chaîne, au manque d'effectif, aux changements de programme qui entraînent un re-découpage des postes, aux sanctions infligées pour "refus d'accepter les cadences" !...

La direction met un mois pour procéder aux premiers affichages des cadences sur les chaînes mais, les renseignements fournis restent très insuffisants pour contrôler quoi que ce soit... La hiérarchie n'inscrit rien sur le tableau les jours où - selon elle - le programme est conforme au programme théorique indiqué...

... Mais, il manque un élément de taille : l'enchaînement entre les véhicules, qui change pratiquement tous les jours (par exemple : variation des R 5 U.S.A. par rapport aux R 5 normales, etc...)

De même, la direction ne donne-t-elle pas, en Sellerie, les effectifs nécessaires suivant que l'on fonctionne avec des remplacements, une pause - et un remplacement, deux pauses....

*La C F D T demande, réunions sur réunions, dans les départements et au niveau de l'usine, pour parvenir à un affichage qui serve à quelque chose !...*

Il est vrai que les Travailleurs eux-mêmes sont sceptiques : ils trouvent ces alignements de chiffres bien compliqués et ils ne s'intéressent qu'à un seul élément de référence : la vitesse de chaîne qui, à elle seule, ne suffit pas à caractériser la situation !...

En ce qui concerne les temps individuels que chaque opérateur peut demander à sa maîtrise, les hiérarchies locales se sont aperçues que le minutage de certaines opérations - établi par les services Méthodes - dépassait le temps de cycle entre deux voitures (par exemple : 1'50/100 pour le cycle - 1'58/100 pour l'opération !...)

... Ne pouvant se permettre de fournir de tels renseignements, les services de l'établissement ont procédé aux rectifications nécessaires, simple jeu d'écriture, pour se trouver en conformité !

*La C F D T - informée de bonne source - accusa la Production et les Méthodes, d'avoir monté une manipulation en retranchant les*

*"temps supplémentaires personnalisés" rajoutés pour tenir compte de facteurs très spécifiques au poste de Travail (pénibilité, etc...)*

La direction rejeta ces affirmations mais il y a, visiblement, des "tripatouillages" divers car la direction des Méthodes sous-entend que les cadres de Sellerie ont réajusté les temps sans leur demander leur avis !....

## **5 EME SEMAINE DE CONGES-BILLET D'AVION**

Les vacances approchent... Les Travailleurs veulent savoir quand et comment ils vont pouvoir partir !...

... Les Immigrés désirent, évidemment, pouvoir accoler "la 5ème semaine" suivant les modalités prévues par l'accord. Or, durant des semaines, les agents de maîtrise répondent - dans les ateliers - "qu'ils ne savent pas trop... qu'ils n'ont pas d'instruction... qu'ils ne peuvent enregistrer les demandes...."

Les Ouvriers s'interrogent... Ne se moque-t-on pas d'eux ?...

Il faut des interventions incessantes des Organisations Syndicales, puis une menace claire émanant de la C F D T et recourir à la grève, pour que la direction sorte, enfin, une note officielle, le 17 Mai, précisant les modalités (Le 22 Juin, il y a, même, un débrayage en Tôlerie R 5 contre une note restrictive du Dépt, prétendant que la semaine accolée n'est pas payée !...)

*Comment expliquer ces lenteurs ?*

*Est-ce que les agents de maîtrise prennent une revanche en faisant les morts ?*

*Est-ce que la direction "suspend" l'application de la 5ème semaine aux Immigrés, pour la subordonner à un accord global sur la prise de cette 5ème semaine, accord en cours de discussion ?....*

La prise en charge, par la C.A.T. - filiale de la Régie RENAULT - des billets d'avion et de bateau avec 20% de réduction, se traduit par une pagaille indescriptible....

... La C.A.T. n'a pas prévu le Personnel suffisant !... La direction de Flins ne fournit pas les locaux adéquats !...

... De longues queues de Travailleurs angoissés (vont-ils avoir, ou NON, leur billet ?...) se forment, avec bousculades, cris....

*La C F D T intervient très vivement !...*

La direction lui demande de fournir des Militants; qui seront payés par l'entreprise pour le temps passé, ces Militants servant d'interprètes pour calmer les esprits !...

La C F D T subordonne la participation de ses Militants à une meilleure organisation - accueil avec un N° d'ordre - convocation pour un jour et une heure, précis, personnel supplémentaire - locaux mieux adaptés....

La Régie RENAULT d'abord, la C.A.T. ensuite, se décident à améliorer le service...

Des Militants C F D T , comme des Militants C G T, aideront à la vente des billets !....

Jusqu'au bout, cependant, les Travailleurs seront, souvent, obligés de venir plusieurs fois pour obtenir tout ce dont ils ont besoin !

La C G T a cru de bonne guerre d'utiliser l'organisation catastrophique des départs pour en faire retomber la responsabilité sur... la C F D T !... " Vous voyez, vous avez voté pour la C F D T , eh bien, voilà le résultat !..." disaient certains Militants C G T !... d'où, quelques altercations !...

## TRADUCTIONS D'UNE LIBERTE ACQUISE ?

Les Ouvriers de Flins vont-ils prendre leur revanche sur l'exploitation qu'ils subissent depuis des années ?

Ils veulent, COLLECTIVEMENT ou individuellement, desserrer les carcans, et dans une usine aussi étouffante, cela se traduit - immédiatement - sur la production.

Nous avons déjà évoqué l'importance des conflits :

\* Du 29 Avril au 2 Juillet, il y a eu 16 conflits et 37 débrayages ! (chiffres non exhaustifs) soit presque autant que dans la période Septembre 81-Février 82 !

\* Presque autant de grèves en 2 mois qu'en 6 alors que, généralement, les périodes qui suivent de très durs conflits - y compris victorieux - sont plutôt calmes ! (Le mois de Juillet, cette année, correspond à la période du Ramadan).

DEBRAYAGES, du 29 AVRIL AU 29 JUILLET :				
SECTEURS CONCERNES :			MOTIFS DES GREVES :	
TOLERIE R 5	11	28,9%	Cadences	14 35,0%
MECANIQUE	8	21,1%	Sanctions	6 15,0%
CENTRE-LIVREUR	8	21,1%	(dont) sanctions s/cadences	5 12,5%
CONTROLE-ESSAIS-MECANIQUE	5	13,2%	Prime d'attente	10 25,0%
SELLERIE	4	10,5%	Déblocage filières courtes	4 10,0%
PEINTURE	1	2,6%	Mutation d'un chef	4 10,0%
TOERIE R 18	1	2,6%	Accolement 5ème S.	1 2,5%
TOTAL :	38		Réunion d'Information	1 2,5%
			TOTAL :	45

(45 MOTIFS DE GREVES car des grèves ont eu, simultanément, 2 motifs)

Les rapports de force qui existent dans les ateliers entraînent des temps de montage plus élevés que ceux initialement prévus dans les budgets :

VEHICULES :	TEMPS DE MONTAGE EN JUIN 1982 :		
	OBJECTIF :	REALISE :	ECART :
R 5 GTL 3 portes :	22 HEURES	25 HEURES	+ 13,6%
R 18 GTL	24 "	28,5 "	+ 18,8%

L'absentéisme Maladie s'accroît, par rapport à l'année précédente :

MOIS :	1982	1981
MAI	9,3%	8,0%
JUIN	10,5%	8,9%
JUILLET	13,0%	10,0%

La qualité ne s'améliore pas, au contraire :

MECAN.=MECANIQUE

MOIS :	NOMBRE MOYEN DE DEFAUTS FORTS, PAR VOITURE :	% MOYEN DE REFUS, EN SORTIE DE CHAÎNE MECAN.
DECEMBRE 81 :	9,5	34%
JANVIER 82 :	10,0	30%
FEVRIER 82 :	9,0	23%
MAI 82 :	11,0	38%
JUIN 82 :	11,2	35%
JUILLET 82 :	13,0	48%

Il faut, cependant, pondérer les appréciations sur le mois de Juillet, celui-ci étant - généralement - plus mauvais que les autres en raison du lancement des nouveaux millésimes et du remplacement des "congs sans solde" par des intérimaires.

## ***POSITIONS DES ORGANISATIONS SYNDICALES***

### ***DANS UN CONTEXTE D'APRES GREVE***

La discussion sur les conditions de prise de la cinquième semaine, pour l'ENSEMBLE DU PERSONNEL, ne va pas aboutir !

Dans un premier temps, la direction propose 3% d'absence simultanée, minimum, en période creuse pour la 5ème semaine, 6% en période "rouge", un délai de prévenance de 5 semaines et des critères de priorité.

Acceptées par F.O. et la C G C, ces propositions sont rejetées par la C F D T et la C G T !

Dans un deuxième temps, la direction augmente les pourcentages à, respectivement, 5% et 8%, diminue le délai de prévenance à 4 semaines et s'engage à maintenir les pourcentages antérieurs existant dans les mêmes périodes, pour les congés d'ancienneté et reliquats des congés principaux, permettant aux Délégués de vérifier dans les Dépts.

Un débat s'engage, alors, dans la Section Syndicale C F D T, entre ceux qui estiment que la direction a donné les moyens d'un véritable contrôle COLLECTIF sur la prise de la 5ème semaine à condition de le vouloir, et ceux qui pensent qu'il faut rester sur la position de principe "la 5ème semaine au libre-choix, sans restriction" pour n'encourir aucun reproche des Travailleurs !

→ Les seconds, nettement majoritaires, emportent la décision !

La C G T, plutôt favorable aux propositions (elle titrait dans un tract du 11 Mai "5ème semaine... LA SITUATION EVOLUE DANS LE BON SENS") décide, cependant, d'adopter la même attitude que la C F D T.

La direction annonce qu'elle appliquera 3% minimum, en toutes périodes, jusqu'à ce qu'une signature des Organisations majoritaires intervienne.

Compte tenu de l'horaire plus réduit du Vendredi et des heures de franchise le jour du départ en vacances, la Régie RENAULT propose de ne pas travailler le 30 Juillet et de récupérer, par anticipation.

Les Organisations Syndicales renvoient sur une consultation du Personnel, organisée par la direction...

... Cette consultation donne une forte majorité pour la récupération anticipée sur les Vendredis précédents.

Les Organisations Syndicales s'aperçoivent qu'elles sont obligées de signer sans avoir résolu le cas des Travailleurs qui partent en vacances AVANT ou APRES le 30 Juillet et qui n'ont aucune raison d'effectuer des heures supplémentaires !....

Elles lancent une campagne sur ce thème... La C G T menaçant, même, de retirer sa signature !

Ni la C F D T, ni la C G T, n'a pensé à négocier les cas particuliers avant la consultation comme quoi, se débarrasser d'un problème pour ne pas s'engager pourrait conduire à des contradic-



tions difficiles à gérer mais, dans ce cas, la R.N.U.R. ne cherchera pas à mettre les Syndicats en difficulté !

La popularisation de "la Grève Talbot" ne rencontre pas un très grand écho dans l'usine de Flins - Les positions CONTRE l'aggression Israélienne au Liban et la reconnaissance de l'O.L.P. restent, surtout, tournées en direction des Travailleurs Arabes, sans réelle prise en charge par les Militants Français !

Les deux collectes de SOLIDARITE effectuées par la C F D T et la C G T - sur des bons à souche - rapportent :

- \* 4.514 F pour les Travailleurs de Talbot,
- \* 6.181 F pour les Palestiniens.

Les appels à la grève, lancés par la C F D T sur l'ENSEMBLE de l'usine, par la C G T dans certains Secteurs, pour refuser de travailler les Samedis 26 Juin et 3 Juillet - jours de récupération des séances reportées durant le conflit d'Avril - se soldent par des échecs, d'ailleurs attendus !

Quant aux mesures gouvernementales sur le blocage des salaires et des prix, elles sont reçues de façon assez identiques le même jour (23 Juin)

- \* La C F D T titre "POUVONS-NOUS ACCEPTER L'AUSTERITE, FUT-ELLE DE GAUCHE ?"
- \* et la C G T : "LUTTE CONTRE L'INFLATION OU... AUSTERITE DE GAUCHE ?"

La C F D T RENAULT Flins ironise même, forme d'autocritique :

*... "Il n'y a pas si longtemps, une loi sur le blocage des salaires aurait été accueillie comme une véritable provocation, par les Organisations Syndicales. Nul doute qu'un mot d'ordre de grève sur toute la France aurait été lancé par la C G T et la C F D T au niveau national si de tels événements s'étaient produits sous Giscard..."*

## **POSITIONS DE LA DIRECTION**

Une bonne partie de la hiérarchie, déçue par l'attitude de la direction durant les conflits, regarde maintenant les événements en spectatrice.

Elle raisonne à peu près ainsi :

*"Les Ouvriers, par leur comportement général, sont en train de couler l'entreprise eh bien, tant mieux, qu'ils le fassent, la chute de la gauche en sera accélérée d'autant !..."*

La direction générale de la Régie RENAULT, comme celle de Flins, quelles que soient - d'ailleurs - les opinions politiques de ses composantes - ne partage pas du tout ce point de vue...

... En effet, pour elles, si la situation continue de se dégrader, l'entreprise s'enfoncera dans de telles difficultés qu'il sera bien trop tard pour la relever d'ici quelques années, avec un éventuel gouvernement de droite.

Le directeur de l'usine de Flins cherche à persuader l'encadrement qu'il faut savoir vivre avec son époque or, cet homme a une solide réputation qu'il s'est acquise à Flins en 1968-69, puis à Sandouville "de baroudeur à poigne, peu enclin à favoriser les Travailleurs".

Voici quelques extraits de ce qu'il déclare aux cadres, le 29 Juillet 82 :

" La vigilance générale s'est dégradée, y compris dans la hiérarchie.... Il existe une hostilité des Agents Productifs vis-à-vis des tâches quotidiennes.

" Nous ne devons pas politiser le débat, nous n'en sortirons pas en agissant ainsi. L'évolution politique concrétise d'autres évolutions, culturelles notamment, il s'agit de données irrésersibles. La croissance de contre-pouvoirs est irréversible. Les dispositions législatives ne font qu'officialiser la vie sociale. Il faut apprendre à vivre avec ces contrepoids, le personnel sera plus exigeant, moins docile. Il nous faut en tirer une dynamique favorable !

" Deux attitudes sont préjudiciables :

" \* soit, tout laisser faire ! Alors, ce serait la paix sociale mais, la fin de l'entreprise,

" \* soit, tout refuser et nous perdrions en conflits et tension sociale. A nous concentrer uniquement sur la performance économique, nous dégraderions le climat social. En laxisme social, nous mettrons en danger la compétitivité !

".... Pour gagner ce nouveau défi, il faut redéfinir notre style d'encadrement, rappeler à tous que le devoir c'est de réaliser le programme de production ...

" Il Faut nous mieux organiser en matière d'absentéisme et améliorer le climat social.

" Il y a des choses simples, par exemple ne pas préparer une journée pleine de difficultés pour les Ouvriers. Nous avons de graves lacunes d'organisation sur les modes opératoires, les postes individuels. Il faut un dialogue sur des actions pratiques et donc, une clarification du haut en bas de la hiérarchie, sur des contrats de performance.

"... Il nous faut mettre les gens dans des conditions clairement acceptées, sur la charge et les conditions de Travail. En général, la charge de travail n'est pas anormale mais, il faut recenser, examiner les postes durs sur les chaînes....

" Il faut analyser, planifier avec le Personnel, .... augmenter le dialogue en quantité et qualité avec lui...

" Ce dialogue doit se développer à tous les niveaux, avec les Organisations Syndicales ; dans les Dépts, ce dialogue n'est pas assez riche. Il faut passer outre aux blocages psychologiques....

" Les attaques personnelles n'ont pas mon approbation mais... ne me mettez pas dans une situation impossible par certains comportements !

" Il se met en place un nouveau système de relations industrielles mais, avec le respect de règles élémentaires sinon, ce sera l'anarchie et le terrorisme, comme à Fiat ou British Leyland !

" Il faut qu'il y ait possibilité de sanctions, un rééquilibrage est nécessaire. Une partie du Personnel d'exécution considère une sanction comme une défaite, une partie de l'encadrement considère que "sans sanction, pas d'autorité rétablie ! " Il faut sortir de cette situation bloquée.

" Evitons les discours de va-t-en-guerre et du café du commerce !...

" Il faut la formation, l'organisation, le dialogue, pour rétablir la confiance, surtout sur la charge de Travail industrielle alors, la sanction redeviendra une exception admise !

" La victoire évidente et définitive n'existe pas. Intelligence, volonté, sang-froid, sont nécessaires !

" Une relation hiérarchique de bonne qualité nous permettra de retrouver une Solidarité avec le Personnel....

Le directeur de Flins annonça, pour appuyer ses propos, des séances intensives de Formation pour les Ouvriers (d'abord en Sellerie et Mécanique) et l'ensemble de la hiérarchie.

Il a, d'autre part, annoncé en séance du Comité d'Etablissement, la reprise de discussions sur la 5ème semaine car il estime ne pas vouloir rester sur un échec.

Il va mettre, également, en place deux groupes de travail avec les Organisations Syndicales :

◊ l'un, sur l'étalement des congés 1983,

◊ l'autre, sur le lancement d'un nouveau véhicule à Flins, en 84.

Il n'est pas simple de saisir les tenants et aboutissants d'une politique qui se meut au milieu de fortes contradictions internes.

La direction désire insérer les Syndicats dans un tissu contractuel inextricable peu éloigné, d'ailleurs, de l'esprit des Textes Auroux.

→ Elle sait se montrer habile :

◊ Lors de deux conflits, en Juin 82, contre des sanctions frappant des Travailleurs ayant refusé de tenir la cadence, elle a proposé des compromis astucieux :

- sanction en sursis durant 15 jours,
- puis retrait, si l'Ouvrier effectue sa cadence sur un autre poste.

Les Travailleurs en grève, même réticents au départ sur ce genre de solution, ont bien dû accepter !

→ Elle sait se montrer souple :

\* Elle a pris des dispositions pour que le Personnel qui n'aurait pas travaillé le 30 Juillet - jour théorique du départ en vacances - ne soit pas obligé de récupérer ou puisse opter pour une autre solution favorable.

... Elle aurait pu gêner les Organisations Syndicales, jouant les Travailleurs les uns contre les autres... Elle ne l'a pas voulu !

→ Elle sait se montrer ferme :

\* Nous l'avons vu lors de la grève des contrôleurs-essayeurs, elle n'a pas hésité - cette fois - à sanctionner pour mettre fin au blocage des chaînes Mécanique.

*Le directeur de l'usine a reproché aux cadres de ne pas avoir sévi contre la multiplication des retards - autre signe des temps - alors qu'il avait donné le "feu vert" !*

OUVERTURE SOCIALE... sous quelle forme ?

Ce n'est pas si simple. Un cadre de Sellerie ne quitte-t-il pas son poste car, en désaccord avec la pratique qu'on lui demande dans l'atelier ! Il voulait nuire d'autres relations avec le Personnel... La direction lui reproche de ne pas sanctionner, de trop laisser faire !...

Alors... équilibre difficile à trouver, d'autant que les hommes - pour l'assumer - sont peu nombreux.

## ENJEUX

En toile de fond nous avons, bien sûr, la situation économique mondiale ; cette crise qui n'en finit pas de durer et dont personne ne pronostique plus la fin !

L'Automobile ne se porte pas bien, les capacités de production sont devenues excédentaires par rapport aux possibilités d'achat des gens. De toute façon, les taux de motorisation ont atteint des seuils tels, dans les pays développés - que les taux de croissance ne pouvaient que fortement diminuer. La concurrence s'exacerbe partout, sur tous les marchés !

En France, le taux de pénétration des voitures étrangères se situe, au premier semestre 82, à des niveaux jamais atteints jusque là - autour de 30% - tandis que les exportations stagnent. P S A, comme RENAULT, réduit ses investissements.

Dans la plupart des pays, les accord d'entreprise, signés, se traduisent par l'acceptation d'une réduction du pouvoir d'achat des Travailleurs de l'Automobile.

C'est dans ce contexte que s'inscrivent les grèves de PEUGEOT - CITROEN - TALBOT - RENAULT....

*Quelles perspectives peuvent-elles ouvrir ?*

## **DEMOCRATIE OUVRIERE ET ORGANISATION COLLECTIVE**

Les Travailleurs de Flins ont été fortement impliqués, en terme d'initiatives, dans les grèves. Des délégations conséquentes, représentatives, désignées ou acceptées par les Ouvriers, ont participé aux négociations !

Lors du conflit des Ouvriers de production, les représentants des grévistes, se soudèrent en Comité de grève, officiellement reconnu par les Organisations Syndicales.

Des dizaines de Travailleurs : O.P. - caristes - O.S. - pour la plupart non-syndiqués, ont ainsi pris des responsabilités ; ils ont agi au côté, et avec les Militants mandatés !

*Serait-il donc impossible de conserver, dans le quotidien, ce qui est bien vivant dans un conflit ?*

Le goût de la discussion, du débat collectif, existe parmi les Travailleurs à condition qu'ils se sentent motivés ! Il faut que cette réalité devienne permanente, ainsi aurons-nous quelque chance de changer le rapport au Syndicalisme.

Les grèves peuvent permettre de faire sauter le Syndicalisme de délégation de pouvoir que nous connaissons. Cela signifie que les Militants mandatés favorisent, quotidiennement dans les ateliers, les initiatives, les partages de tâches, les réunions... Qu'ils soient des animateurs parmi d'autres !....

Il y aura une rude bataille autour du droit d'expression des Travailleurs et des conseils d'atelier. La Régie RENAULT sait bien ce qu'elle veut, elle tente l'expérience des cercles Qualité, groupes de travail, etc.... Elle pense ainsi solidariser, petit à petit, le Personnel à l'entreprise dans ses objectifs actuels.

Au contraire nous voudrions, si nous restons en conformité avec nos orientations autogestionnaires, des droits nouveaux adaptés à une dynamique d'action collective démocratiquement décidée et non à la concertation ou à la cogestion.

Il faut que nous sachions proposer d'autres structures de représentation des Travailleurs. Une structuration à l'Italienne avec élections sur bulletins blancs de délégués révocables, par groupe de 50 à 100 Travailleurs, ne serait-elle pas souhaitable ?

Si nous le pensons, c'est très vite qu'il faut populariser de nouvelles formes d'organisation, contrepoids aux risques d'institutionnalisation.

Alors, les Travailleurs directement impliqués trouveront tout naturel d'appartenir à une Organisation Syndicale qui sera leur Organisation et non un apport extérieur.

## **ORGANISATION, CONTENU, DIVISION DU TRAVAIL**

Le patronat a compris les limites du taylorisme, du travail en miettes ; il a ses propres projets. Une course de vitesse s'engage. Les grèves d'O.S. remettent en cause le travail à la chaîne mais, sans contre-projet porté par les Ouvriers !...

Que va-t-il se passer ?

Le pouvoir de décision va-t-il rester entre les mains des directions par bureaux d'études et des méthodes, interposés ?

Les Travailleurs n'ont-ils d'autre alternative que les réactions défensives, s'ils refusent les processus d'intégration qui se dessinent ?

Devront-ils attendre qu'un gouvernement de gauche - plus révolutionnaire - veuille bien changer la nature du travail ?

Ou, au contraire, ne faut-il pas se saisir des critiques concrètes sur l'organisation du Travail, de la polyvalence, de la formation professionnelle, pour formuler COLLECTIVEMENT les exigences du Personnel ?

L'occasion d'une telle intervention n'est-elle pas donnée dans les périodes qui précèdent le lancement d'un nouveau véhicule ?

Il est vrai que certains estiment une telle orientation dangereuse car, également porteuse de risques d'intégration au système capitaliste ; d'autres s'en méfient parcequ'elle risque de diminuer la capacité concurrentielle des entreprises françaises en multipliant le montant des investissements.

Mais, si nous voulons que la coupure "Travail manuel" "Travail intellectuel" - "tâches de conception" "tâches d'exécution" - disparaisse, n'est-il pas impératif que le débat s'engage - dès maintenant - à partir du vécu concret parmi les Travailleurs ?

Une stratégie de contrôle Ouvrier implique l'affrontement de deux pouvoirs dans les entreprises... chacun présentant ses solutions !

Dès maintenant, les Ouvriers doivent planter les jalons de ce qui

remplacerait le travail à la chaîne, le travail répétitif, la hiérarchie en pyramide sinon, d'autres le feront, le font déjà à leur place et pas forcément dans le sens qu'ils souhaiteraient !

*Nous voulons que le Travail mette en valeur les capacités de chacun, développe nos potentialités, permette à la créativité, à l'imagination, de s'exprimer.*

*Pour y parvenir, nous ne pouvons pas éluder la question du pouvoir dans les lieux mêmes où nous sommes exploités !...*

*... Si nous ne nous saisissons pas de la période où existe un gouvernement, en principe favorable aux Travailleurs, nous aurons manqué une occasion car demain....*

## **INTENSITE DU TRAVAIL**

La connaissance des méthodes de calcul en vigueur est-elle indispensable pour établir le contrôle des cadences ?

Ne suffit-il pas de décider, ENSEMBLE, une diminution de 10 - 20 - 50% suivant les postes ?

Que nous le voulions ou non, il faut des normes - élaborées démocratiquement cette fois - pour fixer les rythmes de Travail car personne ne peut se désintéresser des coûts de ce qu'il produit !

*Nous devons écouler, vendre, ce que nous fabriquons !*

*Nous-mêmes, nous sommes acheteurs et nous cherchons, le plus souvent, les produits les moins chers !....*

A RENAULT Flins, mais aussi à CITROEN Aulnay et Levallois, les Travailleurs - depuis la fin des grèves - n'assurent plus la production dans les mêmes conditions qu'auparavant ! Ils procèdent à une auto-réduction, directe ou indirecte, des cadences et c'est un élément positif !

Mais, attention, s'il n'y a pas de contreprojet global sur la structure des prix de ce que nous fabriquons, sur les économies à réaliser, sur la politique d'investissements ; nul doute que nous sommes en train de scier la branche sur laquelle nous nous trouvons !

Sans contreprojet global, l'auto-réduction de la charge de Travail peut signifier, assez rapidement, la disparition des constructeurs Automobiles Français ou, tout au moins, l'accroissement de leurs difficultés, des licenciements, du chômage.

*Le contrôle Ouvrier sur le quotidien implique un projet de rupture avec le capitalisme.*

## CONTRE LA LOGIQUE CAPITALISTE

### PRODUIRE AUTRE CHOSE

### POUR PRODUIRE AUTREMENT

Pouvons-nous échapper aux mécanismes implacables de la concurrence, des lois du marché et donc, diminuer l'intensité de l'exploitation ?

Il semble bien que l'orientation majoritaire dans la C F D T aujourd'hui, estime que nous n'échapperons pas aux contraintes de l'économie capitaliste. Elle "a mis dans le frigidaire" les objectifs de transformation défendus il y a quelques années.

Inévitablement, elle aboutit à ne pas porter atteinte à la compétitivité des entreprises.

De même, les positions productivistes et nationalistes de la C G T vont rapidement la mettre en contradiction par rapport aux aspirations des Travailleurs.

Faut-il donc, en permanence, investir des sommes de plus en plus énormes pour améliorer la productivité, rester compétitif, changer souvent les modèles de voitures ?

Pour investir, il faut des profits ; pour que les profits soient importants, il faut peser sur le salaire des Travailleurs, donc leur pouvoir d'achat. Si le pouvoir d'achat diminue, les voitures se vendent moins, la concurrence devient encore plus dure et.... on recommence. Il faut donc investir pour sortir vainqueur !

Si nous voulons nous sortir des cercles vicieux, nous ne le pouvons qu'en rompant avec le modèle de développement et de consommation, actuel.

Pour l'Automobile, cela signifie - par exemple - de développer les transports collectifs et fabriquer des voitures individuelles, réparties sur un nombre limité de modèles capables de tenir 400 ou 500.000 Kms !

Si les Travailleurs se mettent d'accord sur de tels objectifs, tout ce qui touche au Travail se pose différemment !

Les grèves des ouvriers de l'Automobile ont été victorieuses, elle ont permis l'accumulation d'un capital de confiance parmi les Travailleurs ; nous le devons indéniablement, à la période politique dans laquelle nous sommes.



Le capital de confiance permet d'envisager la prise en charge des enjeux évoqués, à condition que les équipes Militantes se persuadent que les échéances se trouvent bien à de tels niveaux.

Or, les contradictions ne manquent pas ; les Travailleurs Immigrés - fers de lance des Luites - ne se sentent pas forcément concernés, ni par la situation économique des entreprises dans lesquelles ils sont, ni par l'élaboration d'un projet alternatif sur la nature du Travail, tout simplement parcequ'ils espèrent rentrer un jour dans leur Pays.

Il est vrai, par ailleurs, que les modifications dans le contenu du Travail telles que nous les concevons, aboutissent à intégrer les Travailleurs Immigrés ici et à les éloigner de chez eux où les besoins sont tout autres.

D'autre part, il serait paradoxal, et particulièrement dommageable que les grèves de l'Automobile aboutissent à accélérer le départ forcé des Travailleurs Immigrés, parceque les entreprises en difficulté s'en débarrasseraient.

Il s'agit donc de montrer les liens qui existent entre une rupture avec le capitalisme en France et les préoccupations des Travailleurs Immigrés ; c'est une condition pour les insérer en tant qu'acteurs, dans l'élaboration collective des projets alternatifs.

L'après-grève, à Flins comme dans les autres usines Automobiles touchées ces derniers mois par les conflits, s'inscrit dans un contexte politique particulier dans lequel nous avons forgé bien des espoirs.

Dans de telles circonstances, il n'est pas possible de considérer les événements à venir de manière détachée d'autant, qu'en principe, les objectifs de transformation vers le Socialisme étaient -sont - à l'ordre du jour !

*Militants C F D T , nous sommes à la recherche d'une dynamique sociale imposant des choix irréversibles. En ce sens, il y a des échéances, des rendez-vous à ne pas manquer !*

*Nous sommes, aussi, de ceux qui pensent qu'il faut faire vite ; nul n'est sûr de changer les rapports de force dans la société mais, rester sur des positions essentiellement défensives risque d'aboutir : à l'immobilisme d'abord, puis au retour de nos adversaires ensuite.*

Or, il n'est pas évident que les Travailleurs mesurent l'impérative nécessité de certains combats.

Les Travailleurs Immigrés - principaux acteurs des conflits - ont, quant à eux, des raisons objectives pour ne pas se sentir, à priori, partie prenante d'un projet socialiste qui englobe tous les domaines de la vie sociale.

Certains aspects les intéressent- en premier lieu- salaires, charges et conditions de Travail, libertés - d'autres les motivent beaucoup moins - nature et coût des produits fabriqués, évolution et formation professionnelle liées aux nouvelles technologies qui supposent une volonté établie de rester en France.

de surcroit....

Le cadre actuel s'impose à nous sans faux-fuyants : crise économique mondiale, et gouvernement de gauche qui prône aujourd'hui, ouvertement, rigueur et austérité, acceptant les règles du jeu capitaliste.

Dans un tel contexte, les luttes des Travailleurs de l'Automobile n'auront-elles été, au mieux, qu'une bataille gagnée à retardement... dix ou quinze ans après ce qu'il aurait fallu, ou au pire un accélérateur des déconvenues de l'Automobile française conduisant aux restructurations qui se retourneront, inévitablement, contre les Ouvriers !

Pouvons-nous donc échapper à des scénarios, somme toute banals mais peu réjouissants ? C'est bien ce que nous voulons réaliser, sans trop d'illusions cependant !

Ces remarques n'impliquent pas que nous constatons, en général, une plus grande clairvoyance politique chez les Ouvriers Français.

Leur plus forte sensibilité à la crise, quand elle se manifeste, se traduit par une absence de combativité inquiétante, de toute façon incompatible avec les objectifs que nous avançons ! Il s'agit, là aussi, de peser sur les jugements et les comportements par une pratique Syndicale conséquente.

On nous dira, y compris parmi nos Camarades les plus proches, que les animateurs de la Section C F D T RENAULT Flins, auteurs de ces lignes - planent dans les cieux ou l'utopie et donc, baignent dans l'irréalisme !...

*Soyons clairs, nous estimons que le temps nous est compté, toutes les conditions sont réunies, pour un échec de la gauche remplacée, à échéance, par une droite oh combien arrogante et revancharde...*

*... Il faut que les Travailleurs portent un projet alternatif à l'économie de marché capitaliste, sinon les contraintes nous étrangleront !...*

Les contradictions du vécu concret dans l'usine, l'exploitation quotidienne, contiennent des éléments permettant d'aller dans ce sens mais rien n'y mène spontanément !

Nous n'ignorons pas que les divergences idéologiques entre Organisations Syndicales, sans oublier celles qui divisent les partis de gauche, obscurcissent les débats.

Les positions exprimées par la C G T, suivant lesquelles les patrons peuvent payer, ou les investissements doivent s'effectuer uniquement en France... ont le mérite de la simplicité et rencontrent un écho car elles collent au bon sens. Elles n'en sont pas moins mystificatrices du fait qu'elles n'expriment, ni un autre modèle de consommation, ni une rupture au moins partielle avec le marché capitaliste. Elles conduisent tout droit à une impasse.

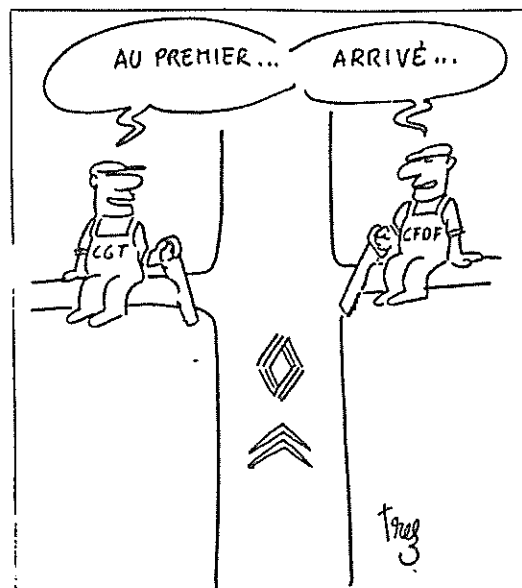
Le gouvernement de gauche rêve de réussir la modernisation de l'appareil industriel français. S'appuyant sur un contrat social accepté par tous, il espère à la fois réaccaparer les filières délaissées (électronique - machine outils....) sauver celles qui s'écroulent (sidérurgie - textiles....) améliorer les positions de celles qui s'en sortaient bien (automobile - armement....) tout en relevant le défi de la confrontation économique mondiale sur le plan de la compétitivité.

Nous avons bien du mal à nous retrouver dans une telle logique, même si plusieurs aspects - telle que la "reconquête du marché intérieur" nous apparaissent positifs encore... que nous ne mettons pas les mêmes choses derrière les mêmes mots !...

*Serons-nous capables d'impulser, en premier lieu dans notre usine, des voies conformes aux enjeux que nous avons relevés ?*

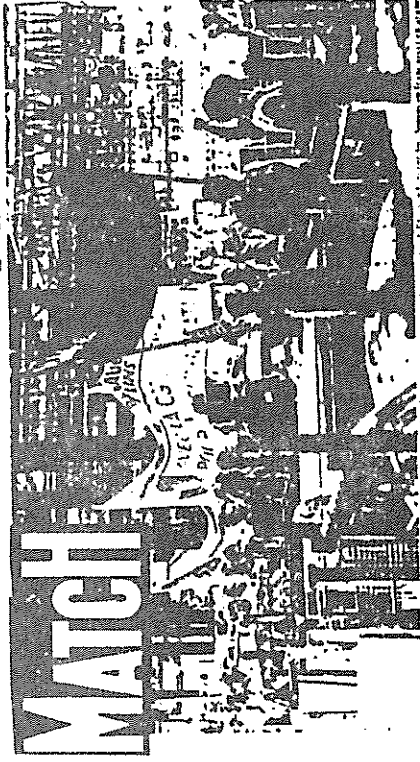
*Nos moyens, nos propres convictions, semblent - à priori - disproportionnés par rapport à une telle tâche.*

*Et pourtant, il n'y a pas d'autre issue si nous voulons que le socialisme autogestionnaire ne devienne pas comme la ligne d'horizon.....*



**France-Soir**

# JEAN CAUAMU L'ETRANGER "SABOTAGE" DE FLINS. GREVE SAINTE CHEZ RENAULT



## LETTRÉ RECUE PAR LA CFDT

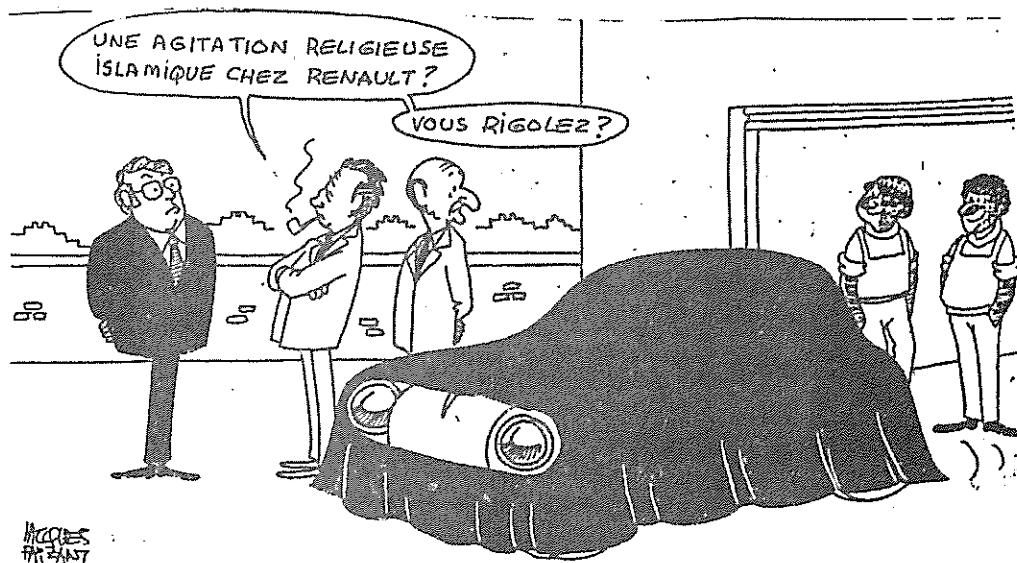
Messieurs de la CFDT, j'ai vu votre lettre

sur le RSC de défendeur et quant on voit leur économie  
indépendance, et quant on voit leur champion.  
(Algerie - Tunisie) oh bien même pas de travail  
je suis sûr que vous ne trouvez même pas de travail  
en Algérie - Tunisie. RAS le BOL. Avec ça on  
en usine, je suis sûr que vous ne trouvez même pas de travail  
en Algérie - Tunisie. RAS le BOL. Avec ça on  
en usine, je suis sûr que vous ne trouvez même pas de travail  
en Algérie - Tunisie. RAS le BOL. Avec ça on

# Le Canard enchaîné



# LE FIGARO



# Les travailleurs immigrés dans l'industrie automobile

**N**UL n'ignorait les intentions des gouvernements giscardiens à l'égard des travailleurs immigrés. Le 10 mai, là aussi, a fait naître bien des espoirs ; mais il reste que la situation économique ne s'est pas jusqu'ici modifiée, il reste que les facteurs déterminant les choix patronaux demeurent.

Nous nous proposons d'examiner le cas d'un secteur clé, l'industrie automobile pour faire apparaître les problèmes tels qu'ils peuvent se poser.

## Photographie de la réalité

Le formidable essor de l'automobile en France après la seconde guerre mondiale s'est effectué grâce à l'arrivée massive des travailleurs immigrés.

*Dans la moitié des années 70, les effets de la crise se font ressentir dans l'industrie automobile. Le patronat essaye de dégraisser ses effectifs par toute sorte de mesures coercitives. En deux ans, 19,6 % des travailleurs immigrés de Citroën, 12,5 % de Talbot, et 7,4 % de Renault de la région parisienne s'en vont. Daniel Richter, dirigeant syndicaliste CFDT-métallurgie Yvelines Nord, constate que les O.S. immigrés ont du mal à se faire entendre dans les organisations syndicales et propose quelques axes d'action immédiate.*

## DANIEL RICHTER

En 1932, le pourcentage de travailleurs algériens dans les effectifs de Billancourt s'élevait à 1,4 %, il passe à 5,1 % en 1946 et 12 % en 1952. En

1951, les immigrés représentent 13 % du total des ouvriers de Renault, en 1970 29,6 %. De même en 1973, les immigrés atteignent-ils le cin-

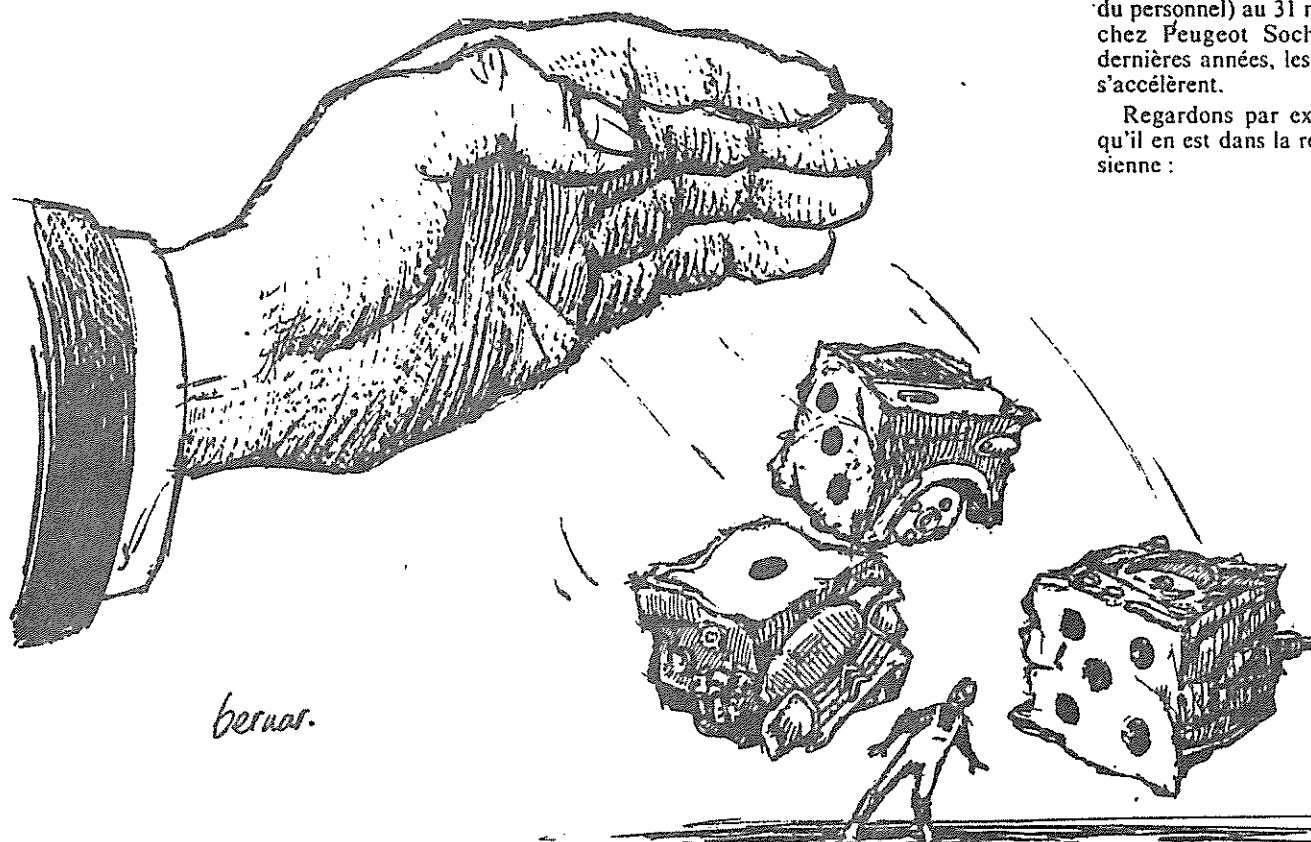
quième du personnel de Peugeot Sochaux.

Citroën, Talbot (ex-Simca, ex-Chrysler) et Peugeot « s'appuyent », entre autres, sur ce prolétariat récent sans passé de luttes, que constituent les travailleurs immigrés pour imposer l'autorité de syndicats jaunes au service du patron.

Dans la deuxième moitié des années 70, les taux de progression se ralentissent dans l'industrie automobile, les grandes restructurations s'amorcent. Les constructeurs veulent diminuer leurs effectifs, aussi embauchent-ils beaucoup moins, bloquant l'entrée de nouveaux travailleurs immigrés. Lorsque les ventes repartent par période, ils utilisent des intérimaires.

Chez Renault, le pourcentage des travailleurs immigrés descend à 26,2 % parmi les ouvriers à la fin 1980. De 7 498 au 31 décembre 1973, les immigrés passent à 5 223 (15,2 % du personnel) au 31 mars 1981, chez Peugeot Sochaux. Ces dernières années, les processus s'accroissent.

Regardons par exemple, ce qu'il en est dans la région parisienne :



bernar.

Firme	Effectif immigrés au 31.12.78	% dans le personnel	Effectif immigrés au 31.12.80	% dans le personnel
Citroën	15 617	45,3 %	12 556	42,4 %
Talbot (Poissy)	10 559	41,7 %	9 234	41,4 %
Renault (Billancourt, Flins Choisy)	18 030	34,7 %	16 704	33,9 %

En deux ans, 19,6 % des travailleurs immigrés de Citroën, 12,5 % de Talbot, 7,4 % de Renault ont quitté leur entreprise en région parisienne sans être remplacés.

Si les pourcentages d'immigrés ne décroissent pas plus vite parmi le personnel, la raison en incombe aux départs à la retraite anticipée suscitée par les constructeurs, lesquels départs touchent surtout des français.

Les entreprises les plus coercitives réussissent pour une part à dégraisser leurs effectifs en écartant les travailleurs immigrés comme les français. Les mutations d'un bout à l'autre d'une usine s'ajoutent aux augmentations de la charge de travail et aux mauvaises conditions de travail.

Certains ne peuvent tenir un tel régime, alors ils s'en vont d'eux-mêmes ; d'autres sont licenciés sous les prétextes les plus divers (entre 1978 et 1980, 3 447 personnes ont été licenciées à Talbot Poissy pour sanctions, contre 964 à Renault-Flins). Mais en période de chômage, l'immense majorité des ouvriers essayent de ne pas perdre leur emploi, les méthodes répressives ne suffisent donc pas. Les dernières années du septennat de Giscard sont ainsi marquées par les « aides » au retour proposées par les constructeurs aux travailleurs immigrés.

Peugeot proposait les indemnités de licenciements et de préavis auxquelles s'ajoutaient 15 000 F et la contribution de l'ONI (le « million » Stoleru

avec billets de retour). Citroën ajoutait aux mêmes sommes une voiture d'occasion. Talbot chiffrait à 5 000 F environ, la participation ONI venant en supplément, ce qu'il donnait pour un ouvrier de 6 ans d'ancienneté. Quant à Renault, les ouvriers immigrés de Sandouville (près du Havre) se voyaient offrir 53 000 F, part ONI comprise, mais billets d'avion en sus.

Chez Peugeot, 1 321 dossiers ont été ouverts à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1980, 1 130 avaient été réglés au 9 avril 1981. Chez Talbot, 250 travailleurs seulement ont demandé à bénéficier des propositions en décembre 1980 et janvier 1981. Chez Renault, 220 ouvriers de Sandouville ont accepté de retourner chez eux, pour la quasi totalité des africains noirs.

Nous ignorons l'impact de l'opération chez Citroën ; une autre semble en cours en ce moment aux Etablissements de Levallois et Aulnay avec 35 000 F s'ajoutant aux indemnités, mais il ne peut s'agir là que de départs volontaires avec prime puisque en principe l'ONI n'est plus dans le coup.

Remarquons que Peugeot diminue le nombre de ses propres travailleurs immigrés pour ensuite faire venir de Poissy à Sochaux ou Mulhouse près de 600 ouvriers immigrés Talbot durant le deuxième semestre 1981.

Faudrait-il d'autres preuves, pour prouver que les immigrés ne sont considérés que comme des pions ?

### Politique patronale

Dans un contexte général où les marchés ne connaissent plus les taux d'expansion antérieurs, la concurrence entre les grandes multinationales s'exacerbe. Chacune tente de diminuer ses coûts, d'accroître ses gains de productivité. Les modifications dans la conception des véhicules, comme la gestion informatisée de la production et la robotique ont inévitablement des conséquences sur l'emploi dans l'automobile. Sait-on que le montage d'une

Renault 9 exige deux fois moins de temps que celui d'une Renault 18 ?

Les travailleurs immigrés sont les premiers visés par les évolutions actuelles. Ne parlent-on pas de « francisation » nécessaire des postes en période de chômage ?

Les dirigeants de la Régie Renault ont au moins le mérite d'abattre clairement leurs cartes. En février 1981, le directeur des relations sociales de l'entreprise nationale déclarait

qu'à l'horizon 1990, les nouvelles technologies entraîneront la suppression de 18 emplois sur 100 en fabrication. Il ajoutait que le départ de 10 000 immigrés (sur 20 000) avec prime

et allocation de retour au pays permettrait l'embauche de 4 000 jeunes travailleurs qualifiés (sous-entendu français) susceptibles d'utiliser ces nouvelles technologies.

### La révolte des O.S.

Là, où ils n'ont pas été muselés par un ordre de type fasciste s'imposant par la peur, les travailleurs immigrés de l'industrie automobile ont très vite montré qu'ils ne pouvaient accepter l'exploitation qu'ils subissent sans réagir.

Chez Renault, les grandes grèves de 1971, 1973, 1975, 1978, 1981 à Flins et Billancourt, ont exprimé le refus des cadences infernales, de la division dans les classifications, de l'arbitraire des chefs, elles ont porté l'exigence d'une évolution professionnelle sous tendue par la revendication du P1 (professionnel 1<sup>er</sup> échelon). « A travail égal, salaire égal », « Ne plus rester O.S. toute sa vie », sont des mots d'ordre qui ont franchi la porte des usines pour interroger l'ensemble de l'opinion publique.

Implicitement, le taylorisme, la parcellisation, l'émiettement des tâches ont été ébranlés par ceux-là mêmes dont on croyait qu'ils s'y adaptent très bien.

Les travailleurs immigrés de Renault ont parfois payé fort cher leur tenacité dans les grèves. Les licenciements des plus combattifs en 1973 et 1978 à Flins, en 1975 à Billancourt, ont eu pour objectif de briser la logique des grèves bouchons à répétition. Encore aujourd'hui, la Régie Renault accepte, dans le cadre de la loi d'amnistie, la réintégration de Certano, secrétaire de la C.G.T.-Billancourt, accusé d'avoir séquestré le PDG, mais refuse celle de Dia Nalla, délégué syndical CFDT, lors de la grève des presses à Flins en 1978, auquel l'encadrement ne pardonne pas d'avoir été le porte-parole de ses camarades.

Le récent conflit de Peugeot Sochaux en novembre 1981 montre que le ras le bol contenu durant des années n'attend que l'occasion propice pour exploser.

Les travailleurs immigrés ont su jusqu'ici forger leur unité à partir du vécu commun au niveau d'un atelier, leur révolte éclatante chaque fois qu'une goutte d'eau déborde du vase. Par contre, cette unité ne s'est que très rarement concrétisée sur l'ensemble

d'une usine, la majorité restant spectatrice de la lutte menée par un atelier.

Une mémoire, une conscience collective globale, des rapports de force à créer, ne sont pas encore apparues, parce qu'il manque, à notre avis, un projet alternatif clair sur une autre organisation du travail dans laquelle les travailleurs immigrés se sentiraient impliqués et non pas rejetés.

La plupart d'entre eux espéraient ne venir en France que quelques années pour repartir au pays avec un peu d'argent, en fait, ils s'aperçoivent vite qu'ils resteront bien plus longtemps. Comment cette présence peut-elle devenir le moteur d'une transformation radicale de leur condition de surexploités ? Telle est bien la question qui se pose aux organisations syndicales.

Nul ne dévoile un grand secret en affirmant que les travailleurs immigrés O.S. ont eu bien du mal à se faire entendre dans des organisations syndicales traditionnellement dirigées dans l'automobile par les O.P. Les taux de syndicalisation, tant à la CGT qu'à la CFDT restent très bas, bien en-dessous de la moyenne nationale, y compris chez Renault.

Dans une période où le changement est à l'ordre du jour, les organisations syndicales peuvent-elles accepter comme inexorable la chute régulière des emplois dans l'automobile et donc la diminution du nombre de travailleurs immigrés qui se sentiront d'autant plus isolés et abandonnés ? Peuvent-elles accepter le tri qui s'opère entre les nationalités (européennes surtout) intégrables, assimilables et les autres ? Si les travailleurs immigrés gardent leur distance vis-à-vis des organisations syndicales dans l'entreprise, c'est aussi parce qu'ils ne se sentent pas soutenus.

Situons quelques uns des niveaux d'intervention indispensables dans les mois et les années à venir si on veut s'opposer aux grandes tendances déjà amorcées dans un secteur économique clé.

Le racisme. Combattre publiquement l'équation : dispari-

tion du chômage = départ des immigrés, s'impose, pour créer l'unité entre travailleurs français et immigrés. Bataille idéologique difficile. Bien des structures syndicales s'y dérobent par peur de se minoriser vis-à-vis des travailleurs français.

**Le logement.** Il s'agit d'obliger les entreprises à combler les énormes retards qu'elles ont pris dans le financement de logements pour les travailleurs immigrés, ainsi pourrait-on permettre enfin les regroupements familiaux dans des conditions normales.

**Les congés sans solde accolés aux vacances.** Ces congés doivent être reconnus comme un droit sans préjudice sur les avantages sociaux et les éléments du statut. La possibilité d'accoler congés d'ancienneté et 5<sup>e</sup> semaine aux congés principaux permettrait de limiter les pertes de ressources et de tendre vers le paiement des congés sans solde.

**La nature du travail.** Pour mettre fin au travail à la chaîne, il s'agit d'insérer les travailleurs immigrés dans un processus intégrant à la fois le contrôle des cadences et l'enrichissement des tâches avec des cycles opératoires d'au minimum 1/2 heure.

**La formation.** Les possibilités d'évolution professionnelle sont évidemment liées à l'existence de stages de longue durée (six mois et plus) pour tous sur le temps de travail, tant dans le domaine de la maîtrise de la langue, de la culture générale, que de l'acquisition d'un métier.

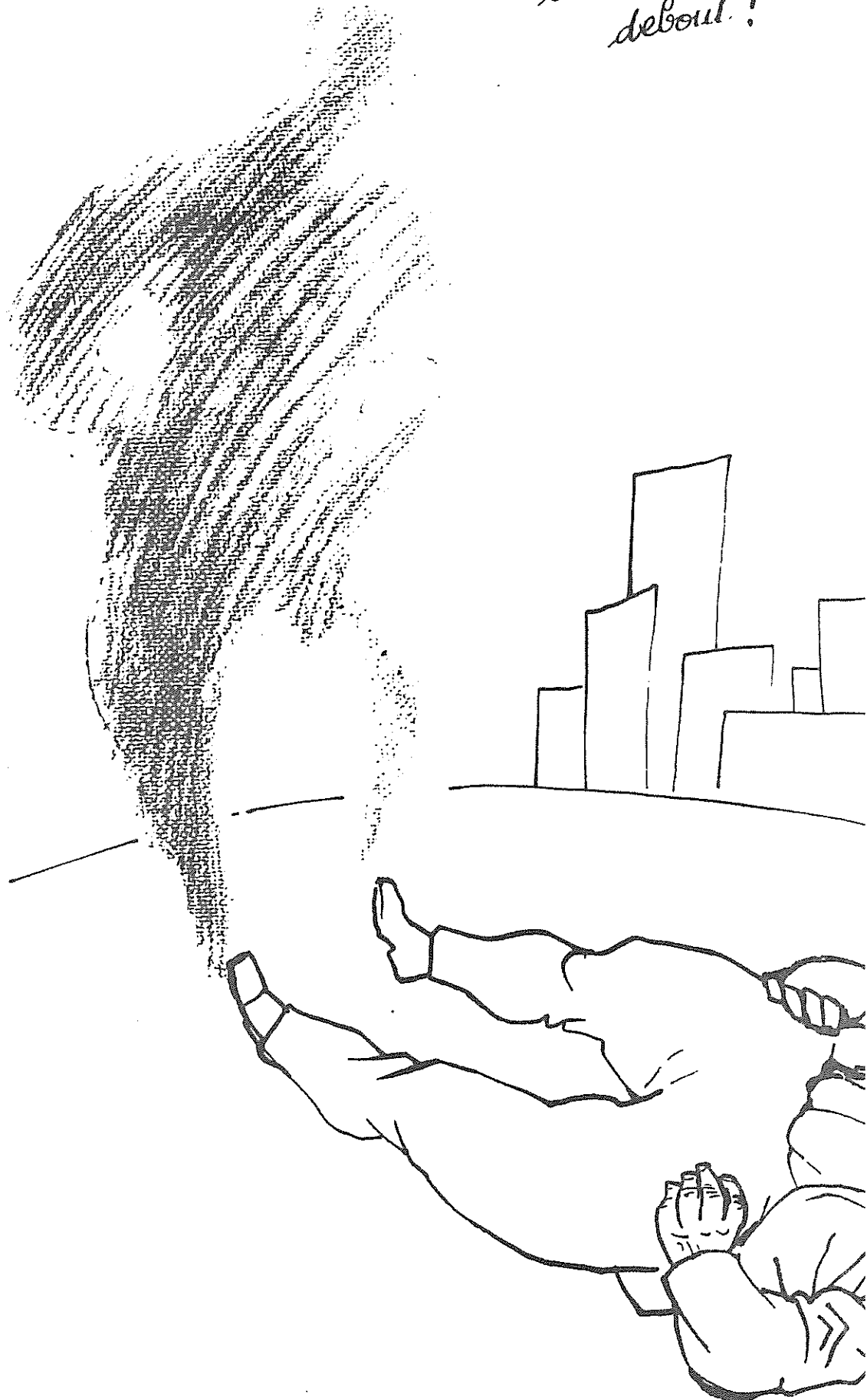
**Le retour.** Une partie des militants hésite à juste titre sur ce point craignant de renforcer les pressions qui s'exercent sur les travailleurs immigrés. Cependant, ce serait une erreur de ne pas définir l'ensemble des droits acquis à condition évidemment que le libre choix soit garanti.

**La deuxième génération.** Il serait scandaleux qu'elle soit écartée, comme c'est le cas aujourd'hui, lorsqu'il y a embauche de jeunes dans les entreprises.

De la prise en charge concrète, en liaison avec les organisations des travailleurs immigrés, de tous ces problèmes par les organisations syndicales ouvrières, dépendent l'attitude et le devenir des travailleurs immigrés dans l'automobile.

Ne nous y trompons pas, le chemin sera long, car on part de loin et en retard. Mais il faut faire vite. □

*Hé c'est à ton tour de vivre debout !*







## LA REVOLTE DES OS DE L'AUTO

Depuis le 10 mai 1981, les grèves des OS de l'automobile defrayent la chronique. Successivement Renault Sandouville (sept, oct, nov 81), Renault Billancourt (oct, nov), Peugeot Sochaux (oct, nov), Maubeuge Carrosserie Automobile (janv, fev 82), Renault Flins (avril), Citroën Aulnay et Levallois (avril, mai), Talbot Poissy (juin) ont été secoués par de très durs conflits.

A quel réveil assistons-nous ? De quels espoirs ces révoltes s'avèrent-elles porteuses ? A travers les trois grandes luttes de ce printemps, «le mai des immigrés de l'auto» comme l'ont proclamé certains, tentons l'esquisse d'une réponse à ces quelques questions.

### *Des causes profondes aux effets détonateurs immédiats*

Curieusement la Régie Renault a mis le feu aux poudres à la faveur d'un nouveau système «d'évolution de carrière» s'adressant aux ouvriers spécialisés.

Malgré certaines réserves les organisations syndicales jugent les propositions de l'entreprise nationale avantageuses. Elles signent l'accord en décembre 1981. Mais voilà, l'initialisation du processus au 1er février 1982 s'appuie sur l'assiduité des ouvriers depuis septembre 1978.

Une bonne partie d'entre eux n'obtient pas la promotion escomptée immédiatement; il leur faudra attendre plusieurs mois avant d'accéder aux 5 points supplémentaires promis. Dans une usine comme Flins, où tant l'absentéisme pour maladie et accident du travail que les congés sans solde, pèsent lourds, les divisions ainsi introduites passent mal, le mécontentement s'en trouve largement aggravé.

Chez Citroën et Talbot, deux fleurons du groupe Peugeot, les contentieux sont d'une autre nature. Depuis des années l'ordre patronal y règne en maître, garanti par une collusion constante de la hiérarchie avec le syndicat «maison», la CSL (ex CFT). Tous les moyens, toutes les pressions sont utilisés pour museler les travailleurs et les organisations syndicales. La violence physique s'exerce couramment sur les militants rescapés.

Citroën pratique des bas salaires comparativement à Renault, environ 18% de moins. Après la reprise des filiales européennes de Chrysler, Peugeot a en 4 ans brutalement comprimé les salaires Talbot; la perte de 20% sur le pouvoir d'achat durant cette période est encore accentuée par le manque à gagner consécutif aux nombreuses semaines de chômage indemnisées à 50% seulement.

A Flins l'atmosphère se tendait de mois en mois, les grèves sectorielles contre l'augmentation des cadences et les modifications de la charge de travail se multipliaient. Cependant l'échec des conflits de 1973 et 1978 (25 licenciements en avril 73, 45 licenciements en juin 78) restait dans toutes les mémoires. Il a fallu le succès des caristes — en majorité français — qui durant une semaine début 1982 paralyserent l'usine, pour que les ouvriers de production prennent conscience qu'ils pourraient eux aussi gagner. Les caristes s'étaient battus, contre la division et l'évolution «au mérite» laissée au libre arbitre de la maîtrise, les OS vont donner une formidable résonance à des revendications similaires.

A Aulnay, la proximité des élections de délégués du personnel (la CSL obtient plus de 80% des voix en 1981), modifie le paysage habituel car cette fois les organisations syndicales, CGT et CFDT, ont bien l'intention d'obtenir un contrôle extérieur sérieux. Les inspecteurs du travail se présentent souvent dans les ateliers suite aux multiples incidents qui se produisent. Les ouvriers constatent que devant les représentants de l'administration, les agents de maîtrise perdent leur belle assurance ou bien se cachent. Une fissure s'entrouvre.

Avec le conflit de Flins, dont il est cependant difficile de mesurer l'impact, en toile de fond un tract raciste odieux déposé dans les vestiaires, provoque une réaction collective de colère, ainsi débute la grève à Citroën Aulnay.

A Poissy l'influence de la CSL est déjà battue en brèche depuis les élections Prud'hommales de 1979. Aux élections du C.E. début mai 1982, elle n'obtient la majorité absolue que d'extrême justesse. Les signes avant-coureurs d'une rupture se

manifestent au fil des jours. Juste après la reprise chez Citroën, les ouvriers de Talbot s'engouffrent dans la brèche.

Les organisations syndicales CFDT et CGT ont certes favorisé l'émergence des conflits par leurs actions, les informations diffusées, mais elles n'ont déclenché directement aucune des trois grèves, à chaque fois le mouvement est parti des ouvriers eux-mêmes.

## Les axes revendicatifs

Depuis 71, les ouvriers de Flins ont une solide tradition de luttes sur les grilles de classification. Comme leurs camarades de Billancourt quelques mois plus tôt, ils exigent la suppression des coefficients d'OS pour ceux qui travaillent en chaîne et donc l'attribution de la qualification professionnelle 1<sup>er</sup> échelon.

Cette revendication remet en cause les mécanismes de l'évolution de carrière basés sur l'ancienneté et la polyvalence, prévus dans l'accord de décembre 1981. Elle englobe à la fois l'aspect salaire, une volonté d'égalité et la reconnaissance tant de la dignité que du savoir-faire ouvrier.

## Autour des formes de lutte

Affirmer que les trois conflits furent des épreuves de force de longue durée (3 semaines à Flins, 5 semaines à Aulnay, 4 semaines à Poissy), avec de nombreux rebondissements, relève de la banalité.

Il n'empêche que les caractéristiques respectives ne sont pas identiques. Par exemple, bien des journalistes, des animateurs de radios libres, ont constaté que les travailleurs s'exprimaient beaucoup plus facilement sur leur grève à Flins et Poissy qu'à Aulnay ou Levallois.

A Flins, la grève illimitée repose sur un noyau de 1 500 travailleurs répartis sur 4 secteurs-clés de l'usine. Autour d'eux, un nombre équivalent d'ouvriers participent par intermittence aux débrayages, les autres, la majorité des OS et P1, sympathisent avec le mouvement mais restent passifs puisque de toute façon la production ne sort plus. Pour la première fois depuis 1968, un conflit touche un aussi grand nombre d'ateliers et ne reste pas isolé, même s'il s'agit d'une grève par délégation de pouvoir dans la mesure où le plus grand nombre fait confiance à l'efficacité des plus durs pour gagner.

Il a cependant fallu de rudes débats pour que la grève ne



Chez Citroën et Talbot le rattrapage direct des salaires domine (400 F de plus pour tous immédiatement sur le salaire de base); l'évolution dans les classifications apparaît dans la plateforme, mais n'a jamais été portée par les travailleurs.

L'affichage des cadences concrétise en langage syndical un début d'appropriation du pouvoir discrétionnaire des directions, cependant les ouvriers n'en voient pas toujours l'utilité, ils souhaitent une diminution conséquente de la charge de travail, donc du degré d'exploitation, mais sans chercher à se fixer des normes collectives négociables.

Le législateur (de gauche) a exclu la possibilité d'accoler la cinquième semaine de congé aux congés principaux pour favoriser l'étalement des vacances. Outre qu'une telle disposition contrecarre le principe du libre choix, elle s'avère absurde appliquée aux travailleurs immigrés, lesquels se rendent dans leurs pays le plus souvent avec des congés sans solde additionnés aux vacances. Les modalités de prise de la cinquième semaine sont donc devenues un point d'autant plus sensible que s'approchent les congés, sans réponse favorable des constructeurs automobiles.

L'établissement des libertés individuelles et collectives s'impose avec vigueur, qui s'en étonnera, chez Citroën et Talbot. Les ouvriers veulent éliminer le carcan des collecteurs CSL — les mouchards comme ils disent — des agents de maîtrise et des «conseillers sociaux», ils veulent obtenir les garanties qui empêcheront le retour de l'ordre fasciste.

s'oriente pas dans une impasse; en effet, fascinés par le résultat immédiat du blocage quasi militaire des chaînes mécaniques imposé auparavant par les caristes, les OS ont d'abord procédé suivant la même tactique. Quelques dizaines de travailleurs suffisent alors pour empêcher la fabrication des voitures, mais tous les autres deviennent spectateurs avec risque de minorisation dangereuse lorsque les revendications concernent tout le monde.

Les attermoissements de l'entreprise nationale n'ont fait que renforcer la grève. La forte implication des travailleurs dans la lutte s'est traduite par la création du comité de grève, réponse aux divisions des organisations syndicales. Une trentaine d'ouvriers ont en permanence participé aux négociations, menant la «vie dure» à la direction de l'usine. Prenant part aux réunions intersyndicales, rendant compte à leurs camarades, assumant l'organisation du vote final à bulletins secrets, ils ont permis, par l'apprentissage concret de la démocratie, de tenir jusqu'à l'élaboration d'un compromis satisfaisant.

Dans les établissements parisiens de Citroën, la riposte patronale va modeler les formes de l'affrontement. Très vite, Aulnay est fermé, les cars de ramassage supprimés. La direction se retranche dans l'usine avec les employés, la hiérarchie et les éléments de la CSL.

Les ouvriers n'ont pas de tradition de luttes, la direction des piquets de grèves installés aux abords des bâtiments, mais au dehors, est totalement assumée par des équipes militantes exté-

rieures. Les travailleurs ont besoin des cars, des repas fournis par les municipalités.

Finalement, seule une petite minorité vient régulièrement, la majorité attend chez elle. Tout est pris en charge; lorsque les OS sont sollicités pour participer aux négociations, ils n'en voient pas l'utilité, les organisations syndicales les représentent très bien.

Seules initiatives indépendantes, les chasses aux mouchards, dont quelques-uns se font rosser dans les foyers ou autour des usines.

A Poissy, la direction et la CSL croient pouvoir briser la grève par la violence, mal leur en prend; durant trois jours, cinq à six cents ouvriers du B3 soudent leur unité lors des affrontements. Bilan : des dizaines de blessés, mais 3 ou 4 du côté CSL quand il y en a un du côté des grévistes. Les ouvriers de Talbot remportent une victoire physique, oh combien vengeresse, sur leurs oppresseurs quotidiens, le conflit peut alors s'étendre.

Lassés des défilés dans la ville de Poissy, les travailleurs veulent retourner dans l'usine. La grève se déroule donc avec les ouvriers dans les ateliers, les cars ne sont pas supprimés, la présence est relativement forte.

La syndicalisation vers la CGT et la CFDT s'avère massive, beaucoup plus que chez Citroën, et moins motivée pour des raisons de services rendus (cars, repas). Elle symbolise à la fois l'esprit de discipline souhaité et l'élan de libération.

Les travailleurs exigent l'unité des organisations syndicales. Même si le choix entre plusieurs options se présente à un moment donné, même s'ils souhaitent d'autres initiatives, ils n'acceptent pas les débats d'où surgissent des oppositions : il faut une orientation et non plusieurs.

## *Modulations sur les stratégies syndicales :*

### *1. Emprise cégétiste*

N'oublions pas que la CGT se doit de faire oublier, même si elle n'en est pas directement responsable, les affaires de Vitry et Montigny lorsqu'elle s'adresse aux travailleurs immigrés.

La CGT aborde les conflits de Flins avec la volonté de ne plus se laisser piéger comme à Billancourt quelques mois plus tôt. Elle a une revanche à prendre.

A Billancourt, la CGT s'était estimée satisfaite lorsqu'elle avait obtenu, à la faveur de la grève des OS des chaînes mécaniques, d'une part 150 F de plus pour l'ensemble du personnel de la Régie, d'autre part l'ouverture rapide de négociations sur tous les sujets.

Elle avait demandé aux grévistes de reprendre le travail sur ces bases, oubliant les revendications initiales; puis, mise en minorité, elle avait forcé la dose pour faciliter la reprise. Résultat : un bond spectaculaire de la CFDT, avec recul correspondant de la CGT, aux élections de délégués de janvier 1982.

Dans le contexte politique actuel, la première centrale syndicale veut parler haut et fort, montrer qu'elle défend seule les intérêts des travailleurs, mais elle a du mal à assumer une épreuve de force jusqu'au bout, d'autant que les accusations de déstabilisation du pouvoir fleurissent.

Lorsque, de surcroît, l'adversaire s'appelle la Régie Renault, le risque est grand de porter atteinte à l'image de l'entreprise nationalisée que l'on veut au contraire valoriser et, par ricochet, d'affaiblir le gouvernement.

Malgré des positions plus prudentes, moins tranchées, les mêmes causes vont produire les mêmes effets à Flins qu'à Billancourt.

La CGT commence par commettre l'erreur du sectarisme, cherchant à se valoriser, refusant toute expression commune avec les «organisations réformistes qui ont trahi la classe ouvrière par les accords sur la réduction du temps de travail». Mise en demeure de changer d'attitude par le comité de grève, dont elle cherche d'abord à minimiser le rôle, la CGT effectue un virage à 180°. Le conflit de Flins se termine même sur un tract unitaire, «on a gagné», à la demande de la CGT — du jamais vu dans cette usine.

Mais surtout la CGT a cherché, souvent par des tractations insolites dans les coulisses, à abréger la durée des conflits (caristes et ouvriers de production). Laisant entendre à demi-mot qu'elle acceptait des compromis qui seront refusés par les ouvriers, ne prenant pas toujours les dispositions pour améliorer le rapport de forces, cédant en sous-main au chantage de la direction sur l'ouverture de négociations, elle apparaît comme ne soutenant pas totalement la lutte, malgré ses coups de gueule à grand spectacle.

Un matin, les militants CGT n'ont pu se rendre en «mécanique» sur injonction de leurs dirigeants, pour que l'organisation syndicale n'endosse pas la responsabilité d'un blocage éventuel en bout de chaîne. Autant dire que leur absence ne passa pas inaperçue.



L'introduction, par un populaire leader marocain venu de Billancourt, d'une forte connotation culturelle arabisante dans le conflit, ne réussit pas à sauver la mise pour la CGT. Lors des élections de mai, elle perd la majorité absolue et se trouve nettement devancée par la CFDT.

Chez Citroën, la CGT veut frapper un grand coup, elle en fait incontestablement un enjeu national.

Elle met d'abord à profit l'implantation communiste en Seine-Saint-Denis et dans les Hauts de Seine pour encadrer la grève. Des dizaines de permanents, communaux ou non, contribuent à la présence cégétiste sur le terrain. Les municipalités fournissent moyens de déplacements et repas. Les responsables fédéraux et confédéraux parlent beaucoup de Citroën.

L'extension de la grève d'une usine à l'autre s'obtient par des opérations de commandos et non par une mobilisation conséquente (sauf à Levallois) des travailleurs concernés.

Au début, la barre est fixée très haut : la CGT demande au préalable la dissolution de la CSL. A travers une tactique de harcèlement toute militaire, elle recherche l'incident, peut-être le martyr, qui permettra l'interdiction de la CSL.

Rien ne se produisant, le gouvernement restant de marbre, la CGT revient sur sa position pour permettre l'ouverture de négociations. Elle accueille froidement le médiateur nommé par les pouvoirs publics, ne collabore pratiquement pas avec lui, mais utilise à plein son rapport pour terminer la grève et la présenter comme un succès total.

Nous pouvons nous demander si la dissolution administrative de la CSL constituait un objectif correct. Ne risque-t-on pas de retrouver la même organisation sous un autre nom le lendemain ? Ne vaut-il pas mieux que les travailleurs la chassent en la mettant en minorité dans les entreprises ?

Comparativement à Citroën, la CGT bénéficiait depuis des années chez Talbot d'une réelle présence militante. Elle jouit d'un important capital de confiance en raison de tous les coups qu'elle a subis. La répression ne l'a jamais abattue. Elle va pouvoir parler sur tous ces acquis pour diriger la lutte, mais sans perspectives claires autres que son renforcement.

Très vite, la CGT est effrayée par la campagne orchestrée sur les violences des premiers jours, elle organise des manifestations à l'extérieur de l'usine pour éviter les contacts, elle accepte une première fois de sortir des ateliers sous la menace d'une évacuation par les forces de l'ordre, pour ensuite ne plus accepter ce chantage.

Elle veut absolument respecter la légalité, ne pas trop gêner le gouvernement, donc ne pas donner prétexte à une intervention de la police; elle s'oppose au blocage des quelques bâtiments qui continuent à sortir des pièces ou des voitures, elle refuse catégoriquement d'occuper le week-end pour y empêcher le travail ou le déménagement des outils.

De l'extérieur, la CGT apparaît comme paralysée, sans nouvelles initiatives à proposer. Elle fait monter les enchères en exigeant l'annulation des élections de mars et mai 1982 (Délégués du personnel et C.E.), mais aucun biais juridique n'existe pour l'obtenir.

Pressée d'en terminer, elle demande cette fois la nomination du même médiateur que chez Citroën, et accepte le blocage des salaires pour 4 mois intervenu entre temps. Une entrée triomphale avec Krasucki devient possible.

Aujourd'hui la CGT a réussi à effacer par ses résultats chez Citroën, et peut-être demain chez Talbot, les échecs électoraux de Flins et Billancourt. Elle est cependant prise en point de mire, accusée d'exercer des pressions inadmissibles sur les travailleurs à Aulnay, Levallois ou Poissy, accusations portées non seulement par les patrons et la CSL, mais aussi par certaines structures CFDT et en privé par l'administration.

Certes, la CGT ne fait pas de cadeaux, elle cherche à rester seule en place, en jouant habilement sur l'inutilité de plusieurs organisations syndicales auprès de travailleurs habitués jusqu'ici à la seule CSL, mais de là à parler du passage d'un totalitarisme à un autre, il y a une marge.

## 2. Diversités cédétistes

Il faut vraiment parler de positions et pratiques CFDT au pluriel.

Lors du conflit Peugeot, durant l'automne 1981, la CFDT prit appui sur la grève pour se faire reconnaître comme interlocuteur par la direction. Dans la foulée elle signa en contre partie plusieurs accords, si bien qu'elle laissa la CGT, laquelle ne s'en était pas mieux tirée sur le terrain, apparaître comme plus combative. Aux élections qui suivirent, la CGT gagna 3% dans le collège ouvrier.

A Flins, la section syndicale CFDT n'avait pas approuvé l'accord sur l'évolution de carrière des OS et P1, mais elle avait été mise en minorité par l'Inter-Renault.

Prête à assumer les conséquences d'une épreuve de force, soutenant les travailleurs même en cas de divergences, quitte à engager un débat avec eux (exemple du blocage des chaînes mécaniques), affirmant sans relâche la nécessité de l'unité syndicale, favorisant la mise en place du comité de grève, la CFDT Renault Flins a recueilli les fruits de son attitude.

Reste à savoir si elle sera capable de construire à partir de là un syndicalisme de masse; en effet, ces dernières années, les progressions électorales consécutives aux conflits n'ont jamais été suivies d'une véritable capitalisation parce que les militants manquent de cohésion idéologique et se dérobent à la confrontation concrète avec les travailleurs sur une longue période.

En pointe lors des grandes grèves, la CFDT Renault Flins assume plus difficilement le travail syndical quotidien.

A Aulnay, la CFDT n'existait pratiquement pas quelques mois avant le conflit. Elle commençait à se renforcer dans la perspective des élections, espérant que les actions engagées devant les tribunaux lui permettraient d'avoir un élu ou deux.

L'union parisienne des syndicats de la Métallurgie, le syndicat Métaux local et l'Union Départementale, ont dû assumer toute la grève de l'extérieur. Mais, compte tenu du faible soutien des autres structures CFDT, ils ont eu bien du mal à faire le poids devant l'appareil et les moyens déployés par la CGT. Autant dire que la CFDT a souvent été ignorée, balayée.

Quelques fois elle put se faire entendre : lorsqu'elle proposa le système de négociations avec circuit vidéo pour sauver la face sur l'abandon de l'exclusive CSL, lorsqu'elle proposa la date de la 2<sup>e</sup> grande manifestation de soutien pour éviter la simultanéité avec le défilé CSL-Direction.

Mais surtout la CFDT ne tira aucun bénéfice de sa collaboration active à l'établissement du rapport du médiateur J.-J. Dupeyroux. En effet, son contenu correspond aux discussions CFDT-Direction Citroën provoquées par le médiateur.

L'UPSM-CFDT cherchait à sensibiliser l'opinion publique sur la « mise en tutelle sociale » de Citroën. Sans relai sur le ter-

rain, elle n'a pu montrer aux travailleurs en lutte le rôle qu'elle a assumé dans le dénouement du conflit.

Aujourd'hui, l'UPSM s'interroge pour savoir si elle a eu raison d'intervenir ainsi : doit-on gérer politiquement une lutte sans la maîtriser à tous les niveaux ?

A Poissy, la CFDT a commencé sa réimplantation non sans difficulté à partir de 1978. De 2% en Mai 1980, son influence passe à 9,5% de voix en 1982, mais l'équipe militante reste fragile.

La situation est cependant nettement meilleure à Talbot que chez Citroën, d'autant que la CGT ne dispose pas d'un environnement aussi favorable.

Soutenue par l'UD, le Syndicat Métaux et l'UPSM, la section syndicale CFDT tente de peser sur le déroulement du conflit. Sa présence va neutraliser à plusieurs reprises les positions CGT, laquelle se rend compte qu'elle ne peut se permettre certains écarts.

La CFDT préconise le retour dans l'usine lorsque les manifestations en ville deviennent lassantes, elle refuse le chantage à l'évacuation par les CRS et s'adresse assez vivement aux pouvoirs publics sur ce point.

Elle veut donner une nouvelle dynamique en arrêtant les quelques ateliers qui travaillent encore, elle préconise l'occupation du week-end et tente de l'organiser, elle impulse l'idée d'un comité de grève pour éviter les divergences syndicales, mais n'ayant pas la force militante suffisante, elle subit des échecs et se fait traiter de diviseurs.

Les nouveaux adhérents CFDT, très nombreux, manquent par trop d'expérience pour porter de tels débats; quant aux anciens, ils se lancent, contre l'avis du syndicat, dans des diatribes anticédétistes non crédibles.

De la même façon, la CFDT ne parvient pas à engager un dialogue avec les travailleurs, ni sur l'évolution professionnelle des OS, ni sur le blocage des salaires.

Comme quoi on ne peut obtenir immédiatement, à partir de réalités bien différentes, les mêmes résultats à Poissy et à Flins.

Le nouveau rapport du médiateur s'inspire largement des positions CFDT, tant dans son préambule concernant la condition des OS que sur les dispositions relatives à la formation.

Les structures fédérales et confédérales, voire même régionales, vont sacrément se faire tirer l'oreille avant de se mouiller quelque peu dans les conflits Citroën et Talbot.

Elles refusent de considérer comme un enjeu national ce qu'elles caractérisent comme un champ des grandes manœuvres cédétistes.

Est-ce un mauvais procès d'intention que de se demander si certains dirigeants, le regard tourné vers l'avenir, pensent que les travailleurs immigrés ne seront plus très nombreux dans l'automobile d'ici 10 ans, alors à quoi bon les soutenir ?

D'autres n'estiment-ils pas que toutes ces grèves désordonnées portent un préjudice à l'industrie automobile française ?

Devait-on transformer le conflit Talbot en conflit test sur les bas salaires contre le blocage, ou doit-on considérer l'ouvrier de Poissy comme déjà un privilégié par rapport au SMICARD ?

Quelles que soient les explications aux réticences, les contradictions apparentes n'arrangent pas la capacité d'intervention cédétiste.





## Autour des orientations patronales

Depuis 1945 les dirigeants de la Régie Renault considèrent la politique sociale comme un investissement à long terme susceptible d'attacher le personnel au sort de l'entreprise.

Seulement voilà, ni les salaires plutôt élevés dans la branche, ni les avantages spécifiques, ne peuvent compenser, du moins en France, les dégâts du travail à la chaîne, de l'émiettement des tâches.

La RNUR s'est trouvée confrontée à un face à face permanent avec ses ouvriers, elle y a répondu d'autant plus souvent par la répression qu'elle espérait par les accords d'entreprise désarmer les conflits.

Citroën, Simca (puis Chrysler) et enfin Peugeot ont, quant à eux, poussé une des logiques du taylorisme jusqu'au bout : la parcellisation du travail exige une discipline de fer, un ordre sans faille. Il faut tenir le personnel, l'encadrer de tous côtés, d'où la mise en place de syndicats maison à tendance fasciste.

A la politique du bâton s'ajoute aussi, quand les moyens financiers le permettent, celle de la carotte. Ainsi les Comités d'Établissement Chrysler ont-ils touché une subvention par rapport à la masse salariale, représentant plus du double de celle perçue chez Renault.

Depuis quelques années déjà, la RNUR tente de trouver des réponses à la mauvaise qualité du travail, à un taux d'absentéisme élevé, à la multiplication des grèves. L'introduction des nouvelles technologies, les expériences d'enrichissement des tâches, les cercles qualité et «groupes de travail» dans les ateliers se complètent et forment un tout.

Renault a l'ambition, comme le proclame B. Hanon, son P.-D.G., d'aller de l'avant avec son personnel. Pour être reconnue, l'autorité de la hiérarchie doit maintenant dépendre de son rôle d'animateur et de sa capacité informatrice.

L'accord sur l'évolution professionnelle des ouvriers de production, basé à la fois sur l'ancienneté et l'acquisition d'une polyvalence de plus en plus importante, concrétisait toutes ces recherches d'un nouvel équilibre.

Donnant, donnant : promotion garantie contre meilleure qualité, promotion garantie contre possibilité de s'adapter aux situations ponctuelles (absentéisme, variation des demandes sur le marché...).

Plus que Renault, chez qui ce genre de préoccupations n'est cependant pas absent, le groupe PSA base tout son «projet social» sur l'individualisation, individualisation maximum des relations et du salaire dans toutes les catégories. C'est l'idéologie de la récompense et du mérite poussée à l'extrême; dans un tel cadre, les grilles de salaires tendraient à disparaître n'ayant plus grande signification.

Renault, comme PSA, a pris de plein fouet comme une gifle cinglante les conflits du printemps 82, constat d'échec au moins provisoire de deux politiques d'adaptation à la compétitivité capitaliste.

Prise de court par les grèves des caristes, puis des OS, la Régie Renault parut flotter complètement à plusieurs reprises, sans ligne directrice cohérente.

Est-ce la visite de Mauroy à Billancourt pour signer le contrat de solidarité qui empêcha un lock-out de l'usine après le blocage par les engins de manutention des sorties de chaînes mécaniques ? Ou est-ce une volonté de conciliation avec des grévistes en majorité français dont le mouvement était très populaire ? Toujours est-il que la direction permit, en dépit de sa propre logique, la démonstration de la formidable efficacité du blocage des chaînes.

L'attitude de la RNUR vis-à-vis des OS — refus de négocier tout de suite, fermeture immédiate de la plupart des ateliers en grève, en opposition avec son comportement vis-à-vis des caristes —, les hésitations de l'entreprise nationale ne poussant jamais jusqu'au bout ses initiatives répressives (lock-out suivis de réouvertures rapides, «cordons sanitaires» qui se retiraient en cas d'échauffourées, constats d'huissiers et lettres de menaces non suivies d'effet) n'ont réussi qu'à accroître la détermination des travailleurs.

La Régie Renault peut mesurer la rancœur accumulée par les ouvriers lorsqu'elle décide le fonctionnement la nuit d'un atelier occupé le jour; elle en assure la protection par plusieurs centaines d'agents de maîtrise et cadres. Une trentaine de grévistes restent pour voir ce spectacle; le lendemain, pour se venger, ils organisent une véritable chasse aux membres de la hiérarchie, lesquels n'ont d'autre solution que de déguerpir.

Aux revendications des caristes, puis des ouvriers de production, la direction répond d'abord par des solutions partielles qui divisent les travailleurs. A chaque fois, non seulement la manœuvre échoue, mais elle relance la grève.

La CGC tente bien directement ou indirectement de porter secours à la direction — lettre pétition de l'encadrement, délégation auprès du Premier ministre pour dénoncer les grèves minoritaires et les entraves à la liberté du travail.

Désavouée par la Régie Renault qui renonce à toutes sanctions pour faits de grève, la CGC progresse nettement aux élections du 2<sup>e</sup> collège aux dépens de la CGT et de la CFDT.

Si la RNUR déboussolée, n'a pas utilisé son arsenal habituel pour briser une grève, Citroën et Talbot vont se battre contre ce qu'ils désignent comme la main-mise cégéto-communiste. Les liens entre les directions de ces entreprises et le RPR se resserrent de façon évidente. Le parti gaulliste n'avait pas osé reconnaître, lorsqu'il était au pouvoir, la représentativité de la CSL, il franchit maintenant allègrement le pas.

La direction Citroën organise ses milices pour garder les établissements, elle «mobilise» les «non-grévistes» non sans succès pour une grande manifestation. Deux mille personnes sont transportées de Rennes à Paris en cars pour faire masse, des milliers d'autres viennent des succursales.

Directeur du personnel en tête, les éléments casqués et armés de la CSL vont affronter les grévistes à Poissy. Talbot utilise la violence et les médias pour discréditer les travailleurs présentés comme une minorité de sauvages.

Si cette fois la manifestation de rue des «non-grévistes» ne rassemble pas les foules escomptées (Talbot n'a plus d'usines en province), les coups d'éclat se succèdent : manifestation des petits patrons sous-traitants, occupation jour et nuit de la mairie communale de Poissy, fabrication d'une Samba sur la place du marché de la même ville. La direction Talbot et la CSL espèrent bien accélérer la chute de la municipalité d'union de la gauche, d'ailleurs très menacée si l'on se base sur les dernières consultations.

Citroën et Talbot cherchent à mettre les pouvoirs publics en difficulté. Ayant obtenu des jugements favorables, ils demandent sans cesse l'intervention des forces de l'ordre.

En coulisse, ils monnayent l'acceptation des propositions Dupeyroux contre des prêts et des facilités financières.

Que s'est-il passé au juste dans le groupe PSA ? Peugeot semble s'être désintéressé du conflit Citroën, est-ce pour régler son compte à une équipe dirigeante rivale dans le groupe, équipe qu'il n'avait pas réussi à maîtriser depuis le rachat à Michelin de la firme

au chevron ?

Peugeot, par contre, a exercé un chantage au sujet de Talbot, menaçant d'abandonner l'entreprise si la grève durait jusqu'aux vacances prévues (23 juillet). La direction locale Talbot semblait prête à rechercher une issue, tandis que les émissaires de Peugeot bloquaient au maximum, craignant visiblement les répercussions à Sochaux ou Mulhouse des acquis de Poissy.

## Le rôle du Gouvernement

Disons le tout net, sans le 10 Mai, les luttes des OS de l'automobile, soit n'auraient pas eu lieu, soit se seraient mal terminées.

A Flins comme à Billancourt, les scénarios se seraient certainement déroulés comme en 1973, 1975 ou 1978 avec leur cortège de licenciements si la Régie Renault n'avait pas eu les mains liées par le «changement». S'appuyant sur ce que les patrons appellent liberté du travail, l'entreprise nationale aurait saisi toutes les instances judiciaires adéquates pour frapper fort.

A Aulnay comme à Poissy, nul doute que la CSL et les directions se seraient senties les coudées franches pour étouffer tout mouvement par la répression; encore n'est-il pas même certain que les travailleurs auraient bougé.

A Aulnay et Levallois, les forces de l'ordre ont plutôt eu une attitude bienveillante vis-à-vis des piquets de grève ouvriers, montrant ostensiblement qu'elles n'étaient pas du côté des «nervis».

A Poissy, le gouvernement par Gaston Deferre interposé, s'est laissé manipuler durant deux jours, permettant l'évacuation de l'usine par les CRS (peut-être voulait-on déjà donner un avertissement à la CGT), mais ensuite, devant les vives protestations syndicales, le Préfet ne donna plus suite aux demandes réitérées de la direction. Les forces de l'ordre intervinrent par contre pour chasser de la mairie de Poissy les «non-grévistes».

Inquiets de la situation des entreprises françaises dans l'automobile, le Premier ministre, le ministère du Travail et le PS n'ont pas toujours bien accueilli les différents conflits. Un journaliste coté de France Inter n'est-il pas venu sérieusement enquêter à Flins pour savoir si le comité de grève n'était pas téléguidé par les gauchistes, l'extrême-droite ou les constructeurs étrangers (au choix) ? Ces bruits couraient, paraît-il, dans les couloirs de Matignon.

L'impression d'une grande opération publicitaire cégétiste prédominait et agaçait. Ne disait-on pas que la CGT perpétuait le conflit Talbot pour qu'il tienne jusqu'à son congrès ? Certes les pouvoirs publics acceptaient la bataille sur les libertés, mais comme un mal nécessaire. Finalement, le gouvernement a joué un rôle important dans les compromis trouvés : chargé de mission à Flins, médiateur chez Citroën et Talbot.

Dans ces deux derniers cas, l'autorité du représentant nommé a fait force de loi, après lui n'apparaissait plus aucun pouvoir. La direction régionale de la main d'œuvre a permis de maintenir les contacts dans les moments les plus difficiles chez Citroën puis à Talbot. A Poissy, un haut fonctionnaire du ministère du Travail a enclenché le processus de négociations trois jours seulement après le début des grèves. Mais visiblement le gouvernement ne veut pas que le recours à un médiateur fasse jurisprudence et se généralise; il souhaite que les «partenaires sociaux» s'entendent directement.

Une question se pose réellement : les travailleurs ne sont-ils pas dépossédés de leur lutte lorsqu'une tierce personne, soit nommée par le gouvernement, soit désignée par un tribunal, intervient pour conclure un conflit ? Encore que certains rétorqueront : à situation exceptionnelle, solution exceptionnelle. Or Citroën et Talbot constituent bien des cas à part, justifiant une intervention gouvernementale.

Par médiateur interposé, les pouvoirs publics ont confirmé certains refus des lois Auroux en matière de droit syndical. En effet, les commissions sur les libertés créées à l'issue des conflits ne comprendront pas de travailleurs extérieurs aux entreprises. La CFDT a en vain tenté de montrer que l'organisation syndicale doit rester maîtresse de ses choix et donc pouvoir désigner qui elle entend aux côtés de ses délégués syndicaux dans l'établissement. Les négociations Citroën avaient pourtant entériné la présence du syndicat en tant que tel comme interlocuteur direct, mais la direction Talbot devait annuler cet acquis imposant, sans réaction du représentant du ministère du Travail. La CGT ne désirant pas relever le gant sur une question de principe, la CFDT n'a pas joué la rupture sur ce point, elle n'aurait d'ailleurs pas été comprise des travailleurs.

Les ouvriers de la firme de Poissy ne se considéraient pas con-

cernés par le blocage des salaires du fait que la grève avait commencé avant les mesures. Le pouvoir politique ne l'a pas entendu de cette oreille, il n'a pas voulu accorder une dérogation (malgré les démarches communistes) de peur qu'une brèche ne s'entrouvre. Il a ainsi contraint les organisations syndicales à accepter, malgré leurs déclarations, le blocage sur le terrain.

Talbot n'aura pas été un test.

Le gouvernement recherche la tranquillité sociale, il vit plutôt mal les ruptures à répétition. Le changement, s'il a lieu, ne peut venir que d'en haut. Toute dynamique de mobilisation intégrant les conflits comme élément d'une stratégie permanente n'est pas jugée nécessaire. Mais n'est-ce pas finalement accélérer le retour de la droite ?

## Quels résultats concrets ?

Au bout de 3, 4 ou 5 semaines de lutte, les travailleurs ne réagissent plus de la même façon que lors des premiers jours. La ténacité sur les revendications initiales s'érousse quelque peu, rendant souvent les compromis possibles. Analysons rapidement le contenu de ce qui a été obtenu.

Les ouvriers de Flins ont battu en brèche l'accord sur l'évolution de carrière des OS et P1, mais la Régie Renault peut fort bien retomber sur ses pieds. Expliquons-nous, le conflit aboutit au cumul de l'évolution prévue par l'accord et d'une promotion consécutive à une formation sur un ou plusieurs postes de travail. Dans un délai de un ou deux ans, le temps que se déroule le processus de formation, la plupart des ouvriers de chaîne d'abord, ceux en postes assimilés à la chaîne ensuite, auront obtenu 10 points de plus sur leur coefficient, au lieu de 5 avec l'accord antérieur. Dès maintenant, une prime mensuelle d'attente s'élevant à 100 F est prévue. D'ici peu donc, tous les ouvriers de chaînes à l'exception des nouveaux embauchés seront P1.

La grève aura servi à négocier avec les travailleurs le principe de la polyvalence et des changements de poste que beaucoup n'acceptaient pas jusque là. La Régie Renault l'aura payé de 5 points supplémentaires, mais sans incohérence par rapport à ses objectifs.

Chez Citroën et Talbot, le médiateur introduit également l'évolution dans les coefficients en fonction de critères de polyvalence et d'ancienneté d'ailleurs variables, créant pour ce faire de nouveaux coefficients s'il le faut.

J.-J. Dupeyroux met également en place chez Talbot une commission formation professionnelle concernant les OS avec des experts extérieurs. Il tente de définir les premiers axes d'une nouvelle filière d'adaptation aux nouvelles technologies. Certes, chacun peut dire que les commissions enterrent plutôt les problèmes, mais il y a peut-être là, si les organisations syndicales savent s'en saisir avec les travailleurs, un tremplin à ne pas négliger.

Sur les salaires, les travailleurs de Citroën obtiennent les 400 F mensuels supplémentaires demandés, étalés d'ici la fin de l'année, mais une partie des augmentations vont se décaler en raison du blocage. Chez Talbot, aux 130 F supplémentaires du 1<sup>er</sup> Juin ne s'ajoutent que 200 F au 1<sup>er</sup> novembre et une prime occasionnelle de 400 F à la même date. Les ouvriers du groupe PSA n'auront que partiellement comblé leur retard sur Renault. Le système des ouvriers dits «commissionnés» en vigueur chez Citroën, pour «récompenser» certains, disparaît avec alignement des salaires sur ceux des commissionnés.

L'affichage des vitesses de chaîne, des effectifs et des quantités de véhicules à produire chaque jour, la communication des temps opératoires individuels, constitue un acquis commun aux trois grèves.

Si le texte rédigé à Renault Flins offre le plus de garanties sur le papier, les autres demeurant trop imprécis, il s'avère d'une application difficile. La RNUR s'arrange en effet pour fournir des éléments incomplets et donc peu exploitables. De rudes batailles se profilent pour passer d'un affichage correct au contrôle réel des cadences, mais encore faut-il que les militants parviennent dans la pratique quotidienne à sensibiliser leurs camarades sur l'intérêt d'un tel combat. Bien des ouvriers trouvent la question trop complexe et s'en remettent aux délégués.

A Flins les travailleurs maghrébins et d'Afrique noire, ainsi que ceux originaires des territoires d'outre-mer, obtiennent l'accroissement de la 5<sup>e</sup> semaine, voire des congés d'ancienneté, aux congés principaux. Pour les Portugais et Yougoslaves, la possibilité d'accroître le reste dépendante des besoins de l'atelier. Les travailleurs

de Citroën et Talbot sont moins bien lotis; application d'un quota pour les premiers, libre décision de la hiérarchie pour les seconds. Faut-il croire que l'organisation du travail est si variable d'une entreprise à l'autre pour expliquer de telles différences ?

Pour qui a lu la brochure de l'UPSM-CFDT intitulée «Vivre libre chez Peugeot, Citroën, Talbot» établie à partir de documents émanant de la direction Peugeot, l'obtention des libertés individuelles et collectives constitue une formidable victoire. Cette victoire, les travailleurs l'ont acquise dans la grève même parce qu'ils ont réussi à vaincre collectivement la crainte que leur inspiraient la CSL et la maîtrise. La CGT ne s'y est pas trompée, lui donnant une dimension nationale. Les commissions des libertés mises en place par le médiateur n'auront peut-être pas un très grand rôle, les participants — administrations, sections syndicales, direction — s'y neutralisant, mais elles constituent à la reprise un garant psychologique incontestable, elles légitiment l'expression d'une confiance en soi nouvellement acquise. Dans les ateliers, les ouvriers vont pouvoir continuer à imposer ce qu'ils ont conquis dans et par la lutte. Les élections d'Aulnay et Levallois, la syndicalisation massive à la CGT et CFDT le prouvent. La CSL a été battue.

## Grève d'OS, grève d'Immigrés

Pour qui regardait les informations télévisées, les grèves de l'automobile apparaissaient comme exclusivement «immigrées». Certes, les travailleurs immigrés, avec d'abord les Marocains puis les Africains noirs, occupent les postes les plus durs, donc ceux d'OS, à Flins, Aulnay, Levallois ou Poissy, donc rien d'étonnant à ce qu'on les retrouve massivement lors des mouvements.

Mais, tout de même, il y a des ouvriers français dans ces usines. A Flins, une partie des jeunes français embauchés depuis trois ans sur les chaînes ont participé au déclenchement de la grève, quelques-uns ont animé le comité de grève, mais beaucoup ont laissé tomber assez vite se sentant isolés.

A Citroën et Talbot, les ouvriers français, qu'ils soient professionnels, réglers, contrôleurs ou retoucheurs, étaient concernés tant par le rattrapage des salaires que par la conquête de la liberté. Pourtant bien peu, quelques unités, se sont impliqués dans les grèves.

Nier la réalité serait une erreur. Il y a bien eu une coupure du personnel en deux parties. A Flins, la grève des OS n'a jamais recueilli la même sympathie parmi les Français que celle des caristes. La neutralité tout de même compréhensive s'est même carrément muée en hostilité lorsque la CGT, suivie par la CFDT, a maladroitement ajouté une revendication spécifique sur la prise en charge d'une partie des frais de voyage des travailleurs immigrés lors des vacances par la direction. Les travailleurs français l'ont fort mal pris, la CFDT a bien tenté de rattraper l'erreur par l'intermédiaire du chèque vacances, mais c'était trop tard.

Les discours d'un leader cégétiste marocain très populaire dont nous avons déjà parlé, soulevaient l'enthousiasme mais entraînaient aussi des réflexions du genre : Voilà la grève sainte maintenant. Au dehors des entreprises en lutte, ni la mobilisation militante, ni la solidarité n'ont été à la hauteur. On n'a rien senti de comparable à ce qui s'était produit dans l'opinion publique lors des grèves des nettoyeurs du métro parisien, tous immigrés également. Là, beaucoup de gens comprenaient. Certes on peut toujours reprocher l'insuffisance de prise en charge par les appareils syndicaux, mais il y a autre chose.

Les ouvriers français de Renault Le Mans ou Renault Cléon manifestaient de l'agacement, pour ne pas dire plus, devant les actions de leurs camarades à Flins. La direction de Citroën a réussi l'organisation d'une manifestation plus imposante que celle des syndicats et partis de gauche (20 000 réquisitionnés d'un côté, 15 000 volontaires de l'autre). Dans les Yvelines, le conflit Talbot n'a guère réveillé les équipes syndicales dans les entreprises, et à plus forte raison les travailleurs. Que se passe-t-il donc ?

Relent de racisme, refus des «atteintes à la liberté du travail» perpétrés par des étrangers «comme en pays conquis», indifférence vis-à-vis de travailleurs dont on voudrait qu'ils partent à cause du chômage, inquiétude inconsciente de consommateurs chagrinés du tort porté au cher produit automobile ? Bien des explications se juxtaposent les unes aux autres. Au début des années 70, la mise en cause du travail à la chaîne passait à travers les grandes grèves d'OS. Aujourd'hui l'écho semble s'éteindre sans soutien populaire. Scepticisme, conséquence de la crise économique du capitalisme ?

Au chapitre solidarité, terminons en soulignant que lors du conflit Talbot, les municipalités à dominante PS ont contrebalancé côté CFDT, non sans quelque lassitude puis défaillance vers la fin, leurs homologues communistes côté CGT en ce qui concerne les fournitures de repas et de cars.

## Enjeux

Dans la période politique actuelle, quelles perspectives ouvrent les luttes des OS de l'automobile ? A quoi sert Renault entreprise nationalisée ? Pourquoi la nationalisation de PSA n'est-elle pas revenue sur le tapis ?

### Démarche ouvrière, organisation collective des travailleurs

Le comité de grève à Flins, les délégués de chaînes mis en place séparément par chacune des organisations syndicales à Citroën et Talbot, peuvent constituer l'amorce d'un autre rapport au syndicalisme. Ne faudrait-il pas tendre vers une structuration à l'italienne, avec élection sur bulletin blanc (donc sans candidat désigné au préalable) des délégués par groupe de 50 à 100 travailleurs ? Une telle formule constituerait un sérieux contrepois aux risques d'institutionnalisation accrue du syndicalisme sous-jacents aux lois Auroux.

Les grèves seront-elles en mesure d'imposer sur le terrain les droits nouveaux adaptés à une dynamique d'action et non de concertation ?

### Organisation, contenu, division du travail

Le patronat a compris les limites du taylorisme, du travail en miettes; il a, comme nous l'avons vu, ses propres projets. Une course de vitesse s'engage. Les grèves d'OS remettent en cause le travail à la chaîne mais sans contre-projet porté par les ouvriers. Que va-t-il se passer ? Le pouvoir de décision va-t-il rester entre les mains des directions par bureaux d'études et des méthodes interposés ? En attendant la Révolution, les travailleurs n'auront-ils d'autre alternative que les réactions défensives s'ils refusent le processus d'intégration qui se dessinent ? Ou au contraire ne faut-il pas se saisir des critiques concrètes sur l'organisation du travail, de la polyvalence, de la formation professionnelle pour formuler collectivement ses propres exigences à l'occasion, par exemple, du lancement d'un nouveau véhicule ?

Certains estiment une telle orientation dangereuse car également porteuse de risques d'intégration au système capitaliste; d'autres s'en méfient parce qu'elle a des chances de diminuer la capacité concurrentielle des entreprises françaises. Si nous voulons que la coupure travail manuel/travail intellectuel, tâches de conception/tâches d'exécution, disparaisse, n'est-il pas impératif que le débat s'engage dès maintenant parmi les travailleurs, à partir du vécu quotidien ?

Une stratégie de contrôle ouvrier implique l'affrontement de deux pouvoirs dans les entreprises, chacun présentant ses solutions.

### Intensité du travail

La maîtrise de l'information, la connaissance des méthodes de calcul en vigueur sont-elles indispensables pour établir le contrôle des cadences ? Ne suffit-il pas de décider ensemble une diminution de 10, 20... 50% suivant les postes ?

Que nous le voulions ou non, il faut des normes — élaborées démocratiquement cette fois — pour fixer les rythmes de travail, car personne ne peut se désintéresser des coûts de ce qu'il produit. Nous devons écouler ce que nous fabriquons.

A Citroën Aulnay et Levallois, depuis la reprise, les travailleurs n'assurent plus que 70 à 80% de la production antérieure, procédant à une autoréduction, soit, mais sans contre-projet global sur la structure des prix, les économies à réaliser, la politique d'investissements, nul doute qu'ils soient en train de scier la branche sur laquelle ils se trouvent. Si les OS de l'automobile agissaient tous ainsi, car spontanément c'est la solution la plus simple, nul doute qu'ils contribueraient sans coup férir à l'échec économique de la gauche. Mais alors, peut-on échapper aux mécanismes implacables de la concurrence, des lois du marché, et donc diminuer l'intensité de l'exploitation ?

L'orientation majoritaire dans la CFDT estime que nous n'échapperons pas aux contraintes; inévitablement elle réduit la question de la charge de travail à une négociation dans laquelle elle accepte de ne pas porter atteinte à la compétitivité. De même, les positions productivistes et nationalistes de la CGT vont rapidement la mettre en contradiction par rapport aux aspirations des travailleurs. Déjà les délégués CGT chez Talbot ne laissent pas s'instaurer la même autoréduction que chez Citroën.

Le contrôle ouvrier sur le quotidien implique un projet de rupture avec le capitalisme.

### Contre la logique capitaliste, produire autre chose pour produire autrement

Si nous voulons nous sortir des cercles vicieux, nous ne le pouvons qu'en rompant avec le modèle de développement et de consommation actuel. Pour l'automobile cela signifie par exemple

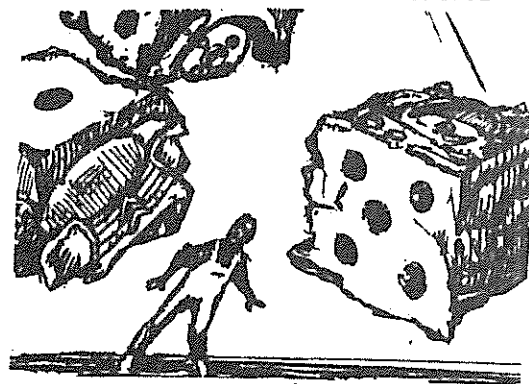


	Effectifs travailleurs immigrés	% dans le personnel
Citroën Reg Paris au 31.12.80	12 556	42,4
Talbot Poissy au 31.12.81	7 473	45,4
Renault Flins au 31.12.81	7 197	39,5

développer les transports collectifs et fabriquer des voitures individuelles capables de tenir 400 ou 500 000 km. Si les travailleurs se mettent d'accord sur de tels objectifs, tout ce qui touche au travail se pose différemment.

Nous sommes dans une période où nous n'avons pas le droit d'éluder la question du pouvoir économique capitaliste. Aux organisations, tant syndicales que politiques, se réclamant de l'autogestion, d'assumer une pratique en conséquence auprès des travailleurs français comme immigrés. Une partie de ces derniers, parce qu'ils veulent retourner dans leur pays, ne se sent pas forcément concernée par tous les tenants et aboutissants d'une rupture avec le capitalisme en France. Il s'agit donc de montrer les liens de ce combat avec leurs propres préoccupations pour, d'une part éviter qu'on ne les force à partir, d'autre part les insérer en tant qu'acteurs dans l'élaboration collective des projets alternatifs.

Daniel RICHTER  
Juillet 1982



### SALAIRES DE BASE 39 H AU 01.04.82 (1)

Coefficients	Citroën	Talbot (2)	Renault
	10 échelons par coef si on compte les «commissionnés»	11 échelons par coef ou plus (?)	1 échelon d'embauche 1 échelon d'emploi pour les OS 3 échelons pour les P1
145	OS 3436 - 3677		
155	OS 3578 - 3819 (*)		
160	OS 3711 - 3968 (*)	OS 3506 - 4909 (*)	
165	OS 3875 - 4132 (*)	(*)	OS 3984 - 4066
170	P1 4100 - 4402 (*)	P1 ? (*)	OS 4105 - 4187
175	(*)		OS 4225 - 4396
180		(*)	P1 4346 - 4522
185			P1 4566 - 4825

(1) la comparaison des salaires de base n'est qu'indicatrice car il faut connaître la structure globale du salaire, y compris les primes, etc.

(2) Talbot ne fournit plus de grilles. Les éléments pour le coefficient 160 ont été communiqués par le médiateur.

(\*) Coefficients en vigueur après le conflit.

### RESULTATS D'ELECTION COLLEGE OUVRIERS

Organisations	Citroën Aulnay		Talbot Poissy	Renault Flins	
	Juin 1982	1981	Mai 1982	Mai 1982	1981
CFDT	5,9%	1,5%	7 %	47,8%	36,1%
CGT	57,6	9,6	30,5	43,6	52,8
FO	3,5	6,4	3,6	8,6	11,1
Autonomes			7,9		
CSL	33,0	82,5	50,2		

### ADHESIONS DURANT LES CONFLITS

	CFDT	CGT
Aulnay	350	500
Poissy	1 200	3 300



# CFDT-Flins : à la recherche de

*« Une étrange campagne se développe à l'heure actuelle autour des grèves qui secouent l'industrie automobile. A en croire les plus hauts dignitaires de l'Etat et du Pouvoir Politique, un véritable « complot » venu de l'extérieur chercherait à destabiliser la France...*

*Comment les dirigeants socialistes peuvent-ils en arriver à amplifier les campagnes haineuses de la droite ? Sur quels faits précis se basent-ils ? Nul ne le sait ».*

C'est par ces termes que débute un important document publié le 1<sup>er</sup> février par la CFDT Renault-Flins et que nous reproduisons intégralement.

**A** U fil des années, les réactions vis-à-vis des travailleurs immigrés ont changé de nature non sans contradictions.

Pour sa part la CFDT a toujours dénoncé les propagandes successives que nous allons décrire. Dans un premier temps un reproche essentiel leur était adressé : « Ils faisaient baisser les salaires parce qu'ils acceptaient de travailler dans n'importe quelles conditions ». Puis lorsqu'ils ont commencé à se battre, sur les mêmes revendications que tous, changement de ton de la propagande raciste : « Qu'est-ce que c'est que ces étrangers qui veulent faire la loi chez nous ? S'ils sont irresponsables ils se moquent pas mal de notre économie, etc. »

Et maintenant voilà qu'on nous parle de : « la main qui manipule de l'ayatolla Khomeyni à Ben Bella »... On croit rêver !... G. Deferre, P. Mauroy et F. Mitterrand semblent s'appuyer sur des informations communiquées par les autorités marocaines.

Cela ne prête-t-il pas à sourire ? N'est-il pas évident que les autorités marocaines ont intérêt à ce que la France musèle leurs ressortissants qui potentiellement pourraient avoir envie d'un autre Maroc où la grève ne serait pas réprimée un gouvernement de gauche ne peut se permettre d'envoyer les CRS à Renault ou de licencier, alors il use de méthodes bien pire pour discréditer des travailleurs. La pilule est difficile à avaler.

Mais alors, pourquoi les travailleurs immigrés, et parmi eux plus particulièrement les

maghrébins, sont-ils les seuls à bouger en ce moment, interroge-t-on de toute part ?

## Les travailleurs français et la gauche

Pourquoi les usines Renault Douai, Sandouville, Cléon, Le Mans, ne sont-elles pas touchées par des grèves ?

Rappelons tout de même que la première grande grève d'après mai 1981 dans l'automobile en septembre, octobre, novembre 1981, les ouvriers français de la Sellerie à Sandouville ont été concernés. Reste qu'ensuite les travailleurs immigrés qui ont bien été le fer de lance tant à Billancourt qu'à Flins.

Encore faudrait-il nuancer pour Flins avec les conflits des caristes et des O.P.

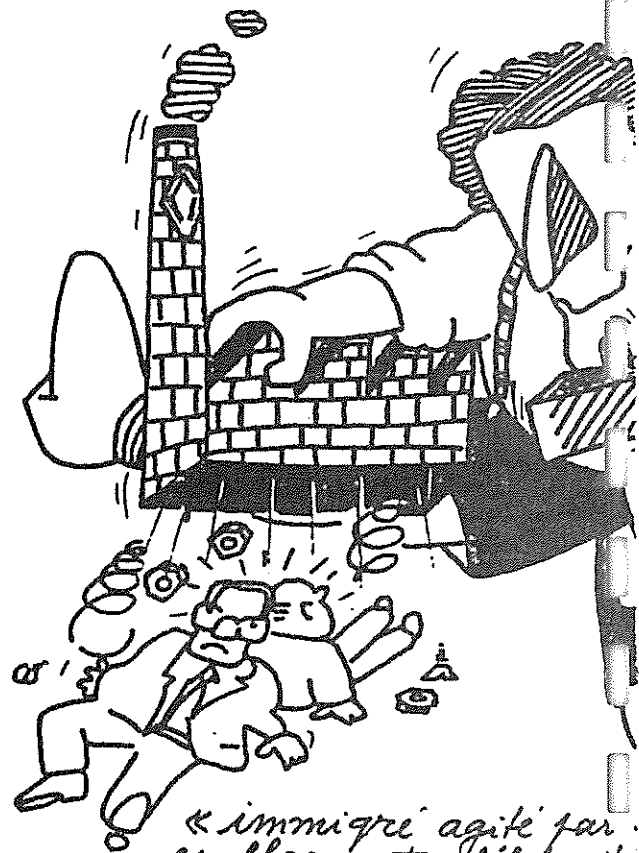
Les travailleurs français et plus encore les ouvriers, ont massivement voté à gauche.

Avec le bulletin de vote, ils ont agi par délégation de pouvoir.

Ils attendent que le gouvernement réalise ses promesses, règle tous les problèmes. Même déçus, la plupart disent ou pensent : « on n'a pas voté à gauche pour se mettre en grève »... S'ajoute à cet attentisme la crainte que des conflits sociaux n'accélèrent le retour de la droite au pouvoir.

Tous les français ne partagent pas ces points de vue, mais cependant une large majorité les partage, dans une période où chacun s'interroge sur la réalité de la crise.

Ainsi le discours mobilisateur pour faire pression par l'action sur la RNUR et donc le gouvernement, tombe en grande partie à contre-courant.



*« immigré agité par  
en flaquant éhébé d'  
feu à voir avec les  
français »*

## Les travailleurs immigrés et la gauche

Avant le 10 mai 1981, au départ l'inquiétude l'emportait chez beaucoup de travailleurs immigrés en raison de l'attitude équivoque des socialistes lors de la décolonisation.

Mais la méfiance est vite tombée, avec la disparition des vexations autour du renouvellement des papiers, la diminution des contrôles policiers, la régularisation des sans papiers, et les propos sur les droits des travailleurs comme sur les libertés.

La méfiance s'est transformée en confiance.

« Pourquoi dans ces conditions ne pas faire sauter les carcans de l'exploitation »... Les immigrés ont tellement longtemps été considérés comme des individus de seconde zone, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de l'entreprise, qu'ils veulent que cela cesse.

La Régie Renault les a considérés comme une main d'œuvre transitoire qui partirait rapidement et se renouvelerait sans cesse. Elle n'a pas

vraiment investi dans leur formation : l'entreprise estimant qu'elle n'y retrouverait pas son compte à long terme. Elle n'a même pas recensé ceux qui avaient un potentiel non négligeable, en raison de la scolarité antérieure, pour leur permettre une évolution normale de carrière.

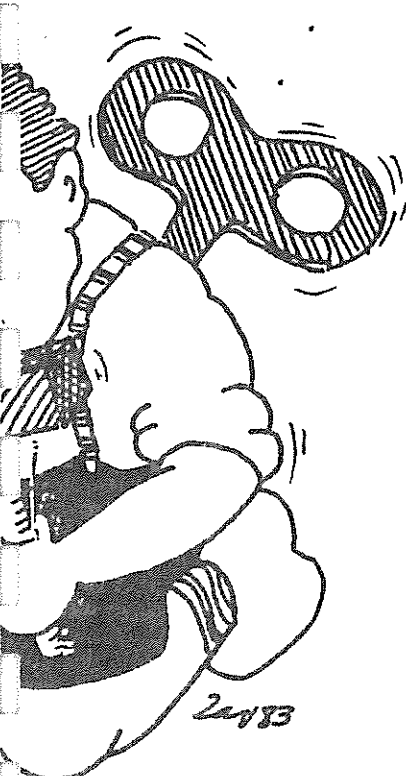
Alors comment s'étonner que ceux qui effectuent les travaux les plus pénibles avec moins de possibilités de s'en sortir que leurs camarades français, ne tentent pas de réagir dans un contexte politique favorable ?

N'est-il pas évident qu'ils ressentent encore plus que les autres le décalage entre la nature du travail (difficile, pénible, archaïque, etc.) et les modèles d'existence présentés par les médias et la publicité (confort, facilité, bien-être).

Il n'y a rien de plus frustrant que ce à quoi on ne peut accéder.

Le passage des luttes d'une usine à l'autre n'est pas le signe de la propagation d'une idéologie religieuse ou autre. Mais tout simplement la conséquence du fait qu'aujourd'hui il

# Intégrisme chiite...



2483

*groupe religieux  
ction ayant  
ités Sociales*

est possible de terminer une grève sur une victoire. Il y a quelques années en 1973, 75 et 78, les travailleurs immigrés ont été très durement frappés par la répression, suite aux grèves qu'ils ont menées à Flins et Billancourt. Dans de telles circonstances, les conflits avaient peu de chance de s'étendre à Citroën ou Talbot, voire se répéter chez Renault.

« Les syndicats débordés par leur base ? »

Les conflits de l'automobile éclatent presque systématiquement comme des révoltes. En ce sens, ils donnent l'impression d'entraîner les organisations syndicales dans leur sillage. Chez Renault, il en a été ainsi depuis 1968 sans exception majeure quelles que soient les usines touchées. Les grèves n'éclatent pas sur toute l'entreprise après un débat collectif entre les travailleurs et les organisations syndicales, débat qui fixerait les objectifs revendicatifs unitaires,

les formes de lutte et les échéances précises. Cette situation nous la devons à la politique patronale passée. Renault n'a pas fait exception, même si l'entreprise nationale n'a jamais poussé jusqu'au bout la logique répressive. A force de démanteler toute organisation collective des travailleurs, à force de dissuader les ouvriers de se syndiquer ou de devenir militants, par exemple en dispersant les ouvriers les plus combattifs qui se regroupent, etc., le patron parvient bien à affaiblir les capacités globales des organisations syndicales. Mais on n'évite pas pour autant les explosions spontanées et localisées de colère.

« Qui sème le vent, récolte la tempête »

S'il y a des grèves bouchons sans cesse répétées, plutôt qu'à des mouvements d'ensemble de tous les travailleurs : C'est le résultat de la politique de la RNUR durant 30 ans. Le fait que les conflits s'enclenchent comme des révoltes dont on ne sait jamais à quel moment elles vont surgir, ne signifie nullement que les organisations syndicales soient surprises ou hors du coup. La présence et l'influence des militants syndicaux d'atelier en témoignent d'ailleurs. Certains croient voir dans le blocage des chaînes un aspect spécifique d'une « violence » portée par les travailleurs immigrés. Or, rien n'est plus faux. Nous avons déjà dit que le blocage découlait de la structure même de la production. Tous les travailleurs tentent d'y avoir recours à un moment ou à un autre lorsqu'il n'y a qu'un atelier ou une catégorie en grève. Ce sont des caristes français qui en Avril 82 ont installé leurs engins de manutention en bout de chaîne mécanique à Flins. Ce sont des essayeurs-contrôleurs français qui ont en mai 82 voulu rééditer une tactique semblable. Il y a quelques années, les O.P. de Sandouville ont occupé la centrale thermique coupant tous les fluides et condamnant l'usine à l'inaction. Il s'en est d'ailleurs fallu de peu que les O.P. de Flins ne décident d'en faire autant en février-mars 82...

*(suite page suivante)*



## Une méthode pour insécuriser les immigrés

Le 1<sup>er</sup> février de cette année, le travail reprenait à l'usine de Renault-Flins, après 22 jours de grève. Le gouvernement a prétendu voir dans ce conflit la main mise « de groupes religieux musulmans intégristes, ayant peu à voir avec les réalités sociales françaises ». Daniel Richter, leader bien connu de la section CFDT Renault-Flins, apporte à « Migrants-Créteil » son témoignage.

**B**ON nombre de travailleurs immigrés étaient méfiants vis-à-vis de la gauche, lors de son arrivée au pouvoir. Ils se souvenaient des attitudes, pour le moins ambiguës, du parti socialiste SFIO dans la période de décolonisation. Les premières mesures prises par la gauche - moins de tracasseries administratives, moins de contrôles policiers, régularisation d'une partie des sans papiers - ainsi que les discours sur les droits des travailleurs ont donné confiance aux immigrés. Ils se sont sentis libérés et ils' ont voulu faire sauter les carcans de l'exploitation qui les étouffent depuis les années. Les entreprises de l'automobile ont considéré depuis toujours les travailleurs immigrés comme une main-d'œuvre transitoire changeant sans cesse, elles n'ont donc en rien investi dans la formation de ces ouvriers, elles n'ont pas cherché à détecter le potentiel de chacun. L'oppression des travaux les plus durs et les plus inintéressants s'ajoutant aux frustrations multiples, en dehors de l'entreprise, a conduit aux luttes actuelles. Chercher l'identité culturelle, fortifiée par le fait que les travailleurs immigrés ont plutôt tendance à s'installer en France, peut servir de ciment lors de conflits. Tout se passe donc comme si le gouvernement de gauche, empêtré dans les contraintes de l'économie de marche, en période de crise, souhaitait éviter toute épreuve de force, toute grève de grande ampleur. Comme il ne peut se permettre d'envoyer les CRS ou de licencier, il a choisi une autre méthode pour insécuriser les travailleurs immigrés, et faire en sorte qu'ils cessent de lutter. Cette méthode s'avère autrement dangereuse, elle risque de justifier les pires racismes. Tout le monde ne peut que regretter que des dirigeants socialistes, souvent si soucieux des droits de l'homme, se soient laissés aller à des propos aussi inconsidérés. Il faut espérer que la proximité des élections municipales et la pêche à la ligne d'un électorat xénophobe n'a pas pesé. Nous disons à la gauche qu'il faut redresser la barre, et vite, sinon elle ne maîtrisera plus les démons idéologiques qu'elle lâche.

Février 1983, Daniel RICHTER



(cont. page 9)

### Quelques réflexions autour des aspects islamiques

Avant d'aborder les questions relatives à l'influence éventuelle de l'Islam sur les grèves actuelles, apportons plusieurs précisions sur le conflit de peinture.

• D'abord il n'y eut à aucun moment de manifestations collectives, de meetings durant lesquels des travailleurs se seraient par exemple exclamés : « Dieu est grand. Allah est grand ».

• Ensuite, le principal interlocuteur de la direction parmi les grévistes fut lors des négociations un ouvrier portugais...

• Enfin, il suffit de discuter avec l'un des délégués marocains du secteur. CFDT, considéré par la direction comme l'animateur CFDT qui aurait « fait la pluie et le beau temps » pour se rendre compte immédiatement qu'il n'a rien d'un intégriste musulman.

Ce n'est un secret pour personne que les travailleurs arabes ont toujours été dans leur immense majorité croyants. Il ne s'agit pas d'un aspect nouveau. Ils ne sont d'ailleurs pas les seuls. C'est tout aussi vrai pour les polonais...

La présence croissante de l'Islam qui se traduit notamment par la construction de mosquées sur les lieux d'habitation en France, correspond en fait à l'installation des travailleurs maghrébins avec leur famille pour de longues années et peut être définitivement.

Parallèlement ils cherchent à garder leur identité culturelle. Les mosquées sont aussi le lieu où l'on peut apprendre l'arabe aux enfants puisqu'aucune structure scolaire le permet. Par exemple aux Mureaux, 200 enfants sont ainsi inscrits aux cours d'arabe de la mosquée. Pour la CFDT cela n'a rien de blâmable au contraire. La France est un pays qui de tout temps a, avec plus ou moins de difficultés intégré différentes nationalités, ce qui en fait un pays riche en ce sens. Cela n'a

rien à voir avec une quelconque volonté de « prise de pouvoir de ces différentes cultures en France... Ceux qui auraient peut de cela devraient réfléchir au fait qu'un français sur 4 a un ancêtre étranger...

Parler d'intégrisme chiite en France est un non sens, une absurdité. Le mode de vie impliqué par l'Islam Iranien s'avère totalement incompatible avec une société industrielle développée telle que la nôtre. S'ils devaient s'y conformer, les travailleurs ne regarderaient plus la TV, sortiraient

plus, seraient totalement paralysés dans une société jugée hostile.

Il est bien évident que dans ces conditions ils ne pourraient rester travailler en France, ce serait pour eux insupportable.

Certes un leader marocain venu de Billancourt a pu galvaniser une partie des travailleurs arabes en avril dernier avec des citations du Coran.

Les travailleurs appréciaient ses dons d'orateur et de conteur au-delà de son étiquette syndicale. Ils étaient fiers d'entendre quelqu'un s'exprimant aussi bien tant en français qu'en arabe.

Mais de là à dire qu'il avait le pouvoir d'un ayatollah, ce serait une lourde erreur. Ainsi, il commit une gaffe le jour de la reprise du travail en avril. Il ne fut pas suivi.

Les réalités concrètes l'emportent y compris sur les chefs qui se veulent charismatiques.

### Attention, poison !

Certes les facteurs communs concourent à l'unité des travailleurs dans la lutte. Mais en aucun cas ils n'expliquent l'origine des conflits.

Il y a suffisamment de raisons objectives aussi bien dans l'accord de décembre 81 sur l'évolution de carrière des O.S. et P.I. que dans le contenu de l'accord d'avril 82, non appliqué par la direction, de façon correcte pour expliquer les grèves à Flins, sans recourir un seul instant, à l'Islam intégriste.

Les campagnes actuelles contre les travailleurs immigrés sont d'autant plus inquiétantes qu'elles sont dénuées de tout fondement solide. Certes beaucoup de monde peut chercher à insécuriser les immigrés de telle sorte qu'ils ne bougent plus. Certes beaucoup de monde peut chercher des voix aux élections municipales jouant sur la xénophobie.

Mais personne n'y gagnera. Déunis par le racisme, les travailleurs ont toujours perdu. Les peintres de Flins, immigrés et français ont eux prouvé qu'ils se sont battus pour l'ensemble du personnel. Car ils ont permis d'obtenir un résultat pour tous.

### Les immigrés dans l'industrie automobile

• Renault-Flins : 17 700 salariés dont 15 000 ouvriers. 8 000 travailleurs immigrés (53,3 % de la population ouvrière) dont 3 500 Marocains, 1 130 Portugais, 800 Sénégalais, 420 Algériens, 250 Yougoslaves.

• Renault-Billancourt (usines) : 12 400 ouvriers dont 6 900 travailleurs immigrés (55,6 % de la population ouvrière) dont 2 500 Algériens, 1 900 Marocains, 570 Tunisiens, 500 Portugais, 470 Espagnols, 250 Sénégalais.

• Talbot-Poissy : 16 800 salariés dont 7 328 travailleurs immigrés (43,6 % du personnel), dont 4 427 Marocains, 800 Algériens, 376 Turcs, 337 Sénégalais, 313 Espagnols, 307 Portugais, 176 Italiens, 115 Maliens, 112 Cambodgiens.

• Citroën-Aulnay : 5 300 ouvriers dont 4 070 travailleurs immigrés (soit 76,8 % de salariés étrangers et 23,2 % de salariés français) dont 1 720 Marocains, 620 Algériens, 390 Portugais, 290 Turcs, 275 Yougoslaves, 200 Espagnols, 100 Tunisiens, 50 Italiens, 200 Asiatiques, 200 travailleurs représentant 13 nationalités différentes.

## LES LUTTES OUVRIÈRES



Flins. Photo Gérard Bloncourt

## Réflexion autour d'un conflit Renault-Flins, 6 janvier-7 février 1983

**Daniel Richter est un  
des animateurs de la  
CFDT à Renault-Flins.**

24 - Que Faire Aujourd'hui ?

**R**EMISE en cause du travail à la chaîne, luttes dominées par la présence des travailleurs immigrés, pleurs sur le sort de l'automobile française, premières fissures visibles entre un gouvernement de gauche et des ouvriers en grève, tout s'entrechoque lorsqu'on évoque les événements qui secouent depuis des mois Renault ou Citroën.

Nous nous proposons, à partir de notre expérience à Renault Flins, d'évoquer dans les pages qui suivent, quelques problèmes qui nous semblent mériter un débat (1).

### Français-Immigrés-OS

Pourquoi Renault Flins ou Billancourt et pourquoi pas Renault Cléon, Le Mans ou Douai ? Pourquoi les usines Citroën de la région parisienne et pas Citroën Rennes ? Somme toute, comment se fait-il que les travailleurs immigrés de l'automobile bougent alors que leurs camarades français restent passifs ?

Soulignons d'abord que la première grande grève de l'après-mai 81 fut menée par les ouvriers français des chaînes

sellerie à Renault-Sandouville contre une réorganisation du travail défavorable (septembre-novembre 1981).

Soulignons aussi qu'il a fallu la victoire des caristes, en majorité français, de Renault Flins pour que début avril 1982, les OS immigrés s'engagent immédiatement après dans la brèche ouverte.

Ceci étant posé, il serait évidemment absurde de nier que les mobilisations récentes concernent surtout des immigrés.

Il devient presque banal de rappeler que la gauche est parvenue au pouvoir dans un contexte marqué par le recul général du mouvement ouvrier, la division et la baisse de la syndicalisation battaient leur plein, il n'était guère question d'épreuves de force décisives avec le patronat.

L'élection de F. Mitterrand et la formation d'un gouvernement socialo-communiste ont suscité beaucoup d'espoirs, elles ont été prises comme une planche de salut qui allait permettre de tout résoudre. Dans leur grande masse les travailleurs français attendaient, par délégation de pouvoir, la satisfaction de leurs aspirations.

N'entendait-on pas souvent dans les ateliers « nous n'avons pas voté à gauche pour nous mettre en grève, sinon à quoi ça sert de l'avoir fait ». Les seules exceptions notoires viennent des luttes, sur l'emploi.

Les travailleurs immigrés eux, se méfiaient plutôt de l'arrivée de la gauche au pouvoir, les uns se rappelaient un passé colonial pour le moins ambigu, d'autres comme les marocains craignaient un soutien actif au Polisario et donc une rupture avec leur pays, quelques-uns se souvenaient de Vitry-Montigny. Les premières mesures du gouvernement ont malgré leurs limites, constitué pour les immigrés une heureuse surprise.

La diminution des tracasseries administratives et des contrôles policiers, la régularisation, même partielle, des sans papiers ont donné confiance. Les discours sur les libertés autour des lois Auroux ont constitué autant de feux verts. Il faut bien constater que les immigrés ont de quoi avoir envie de faire sauter les carcans, d'exprimer leur rancœur. Durant des années, les entrées de l'automobile les ont considérés comme une main-d'œuvre transitoire, sans cesse renouvelable.

En région parisienne, l'OS de l'automobile est vraiment considéré comme

le bas de l'échelle compte tenu des répartitions socio-professionnelles, il n'en est pas tout à fait de même dans une ville de province comme Le Mans ou Rennes, là, l'OS de l'automobile est souvent regardé comme un « privilégié », il se sent moins diminué.

Ajoutons que les travailleurs immigrés s'installent en France aujourd'hui, souvent avec une famille importante. La proportion de ceux qui n'ont qu'un seul salaire est évidemment bien plus grande que dans les ménages français.

Les accusations de manipulation par l'intégrisme religieux tiennent-elles debout ? Notre réponse est franchement non.

Certains ont l'air de découvrir que les travailleurs maghrébins sont musulmans croyants et pratiquants, mais ils l'ont toujours été.

De toute façon, les grandes grèves des travailleurs immigrés chez Renault ne datent pas des toutes dernières années, conséquence imaginaire de l'arrivée de Khomeiny au pouvoir en Iran. En 1971, 73, 75 ou 78, les immigrés de Flins et de Billancourt se sont battus comme en 1981, 82 et 83. Certes la multiplication des associations islamiques assure la cohésion culturelle des communautés. Certes les Frères Musulmans ont tenté d'accroître leur influence dans l'immigration, mais ils ont finalement échoué. L'intégrisme s'oppose tellement aux sociétés occidentales que ceux qui y adhèreraient n'auraient plus qu'à partir, quittant une civilisation industrielle hostile.

Les membres du gouvernement qui ont dénoncé les influences religieuses sur les grévistes croient-ils ce qu'ils avancent ? Sont-ils vraiment convaincus que l'on peut translater ici, sans précaution, les phénomènes qui agitent le monde arabe ? Nous en doutons.

L'immigration constituait un bon filon à la veille des élections municipales, compte tenu des campagnes développées par la droite, mais surtout il s'agissait d'insécuriser, d'isoler des travailleurs qui mettraient en cause l'équilibre d'une industrie clé au moment où la paix sociale est vivement souhaitée.

Triste constat, la gauche s'engouffre dans l'engrenage dangereux du racisme et attaque ouvertement le droit à la différence. Pourtant, les causes profondes des grèves sont connues, elles trouvent évidemment leur origine dans les usines mêmes.

## Les classifications et les salaires

La majorité des grands conflits de l'après 68 chez Renault ont porté sur les classifications ouvrières. Il s'agissait d'une part d'obtenir la reconnaissance d'une qualification professionnelle, notamment le professionnel premier échelon P1, d'autre part de diminuer le nombre de taux et de coefficients. De 1969 à 1975, il y eut un fort resserrement de la « hiérarchie ouvrière » : de 12 coefficients avec 56 taux au total jusqu'au P1, on est passé à 4 coefficients et 10 taux. Les grèves, sur le même thème, plutôt que sur les salaires n'en continuèrent pas moins. Pourquoi les travailleurs préfèrent-ils se battre par atelier sur les classifications ?

Dans des usines monstrueuses comme Flins ou Billancourt, avec des effectifs qui avoisinent les 20 000 personnes, l'unité se forge au niveau d'entités plus petites, c'est dans un département ou un atelier que les ouvriers vivent vraiment une histoire commune. S'ajoute un sentiment erroné, mais tenace, selon lequel on obtient plus facilement satisfaction pour 500 travailleurs que pour 100 000, comme si la Régie Renault ignorait les effets boule de neige. Derrière la revendication sur les classifications il y a un contenu plus porteur, que la seule augmentation salariale : « Ne pas rester en bas de l'échelle toute sa vie », « obtenir une compensation aux dures conditions de travail que l'on connaît », « se voir reconnaître une capacité, une compétence ».

En ce sens, en filigrane, la revendication sur les classifications remet en cause implicitement le travail à la chaîne le travail répétitif.

En décembre 1981, la RNUR propose un système d'évolution de carrière pour les OS, rebaptisés agents productifs depuis 1973 ; elle mixe progression à l'ancienneté et acquisition d'une polyvalence accrue. La nécessité de la polyvalence s'explique facilement, les entreprises ont besoin de faire face aux aléas de l'absentéisme et aux aléas du marché, il leur faut des gens capables de tenir plusieurs postes.

Toutes les organisations syndicales acceptent le projet bien que dans la CFDT, deux sections syndicales, celles de Billancourt et de Flins ne cachent pas leur hostilité, mais elles sont mises en minorité.

## LES LUTTES OUVRIERES

La Régie Renault commet plusieurs « erreurs » de taille à l'occasion de l'initialisation du système au 1<sup>er</sup> février 1982. Elle veut retrouver de la souplesse avec le passage au mérite, d'un taux à l'autre, dans les coefficients de P1, elle crée ainsi les conditions du conflit des caristes de Flins. Elle impose que le premier passage au coefficient supérieur dépende du présentisme des quatre dernières années, si bien que les ouvriers qui ont été en maladie, accidents du travail, congés sans solde, etc. prennent du retard au prorata des jours d'absence. Cette division ne passe pas, les conditions du conflit des OS de Flins prennent forme. Pour une fois, la grève ne va pas concerner un ou deux secteurs simultanément, mais quatre des principaux départements — sellerie, mécanique, tolérerie R5, tolérerie R18. C'est un pas en avant à Flins.

Le compromis final semble acceptable pour tout le monde, à l'évolution professionnelle prévue par l'accord de décembre 1981, se rajoute un processus de formation qui permettra de passer au coefficient supérieurs ; en attendant les ouvriers bénéficient d'une prime d'attente de 100 francs par mois.

A ce moment là, la RNUR va commettre de nouvelles erreurs. La formation est trop lente, si bien que les travailleurs ont l'impression que la promotion supplémentaire est rejetée aux calendes grecques. S'appuyant sur les textes de décembre 1981, comme limitant la portée de ceux d'avril 1982, l'entreprise nationalisée prétend que les P1 coef. 180 devront de toute façon attendre cinq ans pour passer au coef 185 même après la formation.

Les conditions d'une nouvelle explosion existent donc, elle éclate en janvier 83 dans l'atelier de peinture. Là les pistoleteurs laque et apprêt, ainsi que les ouvriers du ponçage exigent la classification supérieure. Les pistoleteurs laque réclament le P2, parce que leur « coup de patte » ne s'acquiert pas en quelques jours, contestent une autre carence du système d'évolution de carrière : au-delà du P1 185, il n'existe aucune passerelle prévue vers les filières de professionnels.

En fait, le conflit de janvier 1983 constitue un recul par rapport à celui d'avril 1982, les peintres se battent pour eux, ils ne sont pas hostiles à ce que les autres agissent aussi mais ils ne demandent aucune jonction... Lorsqu'éclateront deux autres grèves dans des secteurs non lock-outés — l'électrolyse et

le centre livreur — il sera impossible de rassembler les trois conflits, ils se juxtaposeront sans se rejoindre.

En peinture même, l'unité pistoleteurs-ponçeurs ne tiendra pas tout à fait jusqu'au bout. La RNUR refuse de discuter classifications et propose des compensations diverses en fonction des spécificités de l'atelier. Lorsque les sommes globales ne seront plus ridicules, les pistoleteurs ne seront pas gênés d'obtenir 80 francs de plus que les ponçeurs.

Les luttes sur les classifications remettent en cause le taylorisme, mais elles révèlent aussi les contradictions qui traversent les travailleurs. Pour le moment, personne ne voit d'ailleurs très bien où ces luttes mènent, car la réalité de l'exploitation ne changera pas si demain tous les OS sont P1 et après demain P2. Les changements de dénomination ne modifient pas la nature du travail. Or nous sommes dans un cercle vicieux : les ouvriers souhaitent une évolution professionnelle régulière, mais ils ne veulent pas qu'elle se déroule à l'ancienneté, car sur des postes identiques, il y aurait des travailleurs à des coefficients différents, contredisant le principe « à travail égal, salaire égal ». Ils refusent aussi la polyvalence, car ils l'assimilent, non sans quelques raisons compte tenu des expériences passées, à la mobilité arbitraire. Ils ne la souhaitent pas non plus, parce qu'elle signifie un affaiblissement du savoir-faire ouvrier facile à acquérir lorsque l'on tient un poste plutôt que plusieurs.

Pour sortir de la quadrature du cercle, pour échapper à la course permanente aux coefficients supérieurs sans perspectives réelles, il faut bâtir collectivement une alternative à l'organisation et à la division du travail.

Les ouvriers doivent discuter de la « hiérarchie » qu'ils admettent ou n'admettent pas entre eux. Combien doit-il y avoir de coefficients en fonction de l'organisation du travail que l'on souhaite ? Comment casser la séparation travail manuel — travail intellectuel ? Quelle formation générale et professionnelle peut-on exiger ?

Faute de projet face à l'organisation capitaliste du travail, les luttes sur l'évolution professionnelle finiront par s'ensiler. De la même façon, l'affichage des cadences obtenues dans la plupart des luttes d'OS ne signifie nullement la baisse des cadences, contrairement à ce qu'ont cru certains travailleurs, aujourd'hui déçus.

Les renseignements fournis peuvent servir de base au contrôle des cadences, mais encore faut-il assumer le débat collectif sur la charge de travail acceptable et celle qui ne l'est pas. Alors une dynamique moins défensive deviendra possible.

Les luttes sur les classifications chez Renault, ont mis à mal la politique salariale de l'entreprise nationale. D'aucuns y ont vu une mise en cause directe par les travailleurs du plan d'austérité gouvernemental. Toujours est-il que les OS auront obtenu une redistribution de la masse salariale 1983 en leur faveur, puisqu'ils auront obtenu plus de 10 % contre 8 % prévus.

Nous avons montré que les luttes chez Renault obéissent à une logique qui n'a rien à voir avec la période de blocage des salaires, mais la RNUR n'avait pas d'autre issue pour éviter les grèves à répétition que de répondre en termes de politique salariale puisqu'elle écartait les classifications.

La revendication des 300 francs supplémentaires par mois, ne doit pas faire illusion sur son caractère unificateur, elle venait toujours en second comme compensation au cas où rien ne bougerait sur l'évolution professionnelle. Chaque groupe en grève considérait les 300 francs d'abord pour lui.

Ce que nous décrivons pour Renault n'est pas exactement transposable aux autres entreprises, il est clair que la lutte contre des aspects immédiats ou passés de l'austérité ont joué chez Citroën, Taibot, Chausson ou Fiat Unic.

### Forme des luttes

Nul ne sait jamais quand une grève d'atelier va éclater, même lorsque l'on sent que la rupture menace, tout dépend de l'histoire, de l'incident supplémentaire — goutte d'eau qui fait déborder le vase.

La grève d'atelier éclate donc comme une révolte, inévitablement elle prend pour des raisons d'efficacité le caractère d'une grève bouchon. Même lorsque le mouvement est suivi à 100 %, cas fort rare à Renault Flins, la direction peut toujours remplacer par des régleurs et agents de maîtrise pour tourner au ralenti.

Les travailleurs ne l'acceptent pas, ils bloquent physiquement les chaînes. Si la direction veut imposer la liberté du

travail, alors on s'engage dans la voie de la répression.

Jean Auroux, le ministre du Travail, s'adressant aux peintres déclara que ceux qui ont des postes stratégiques dans une entreprise doivent se montrer responsables pour ne pas arrêter une usine entière. Ce raisonnement pose la question du droit de grève. 200 peintres ne devraient pas bloquer 17 000 travailleurs, mais pourquoi s'arrêter là. Si une grosse entreprise a un seul sous-traitant pour une production particulière, les conséquences d'une grève chez ce dernier sont les mêmes, alors faut-il interdire les arrêts de travail chez les sous-traitants ?

Derrière les discours sur la responsabilisation se profile-t-il une réglementation du droit de grève du type anglosaxon, réglementation imposant par décision une majorité des travailleurs concernés par une convention collective ou un accord d'entreprise pour que la grève soit légale ?

Reste que les grèves bouchons posent un grave problème aux organisations syndicales et aux travailleurs, celui de l'unité. Le blocage des chaînes a pour effet de rendre les autres travailleurs spectateurs, ils n'ont plus rien à faire sinon de riposter à un éventuel lock-out. Il a fallu de très rudes discussions dans la section syndicale CFDT Renault Flins pour que les militants et les adhérents se rendent tous compte que le blocage peut se retourner contre les grévistes en les isolant. Le cas typique fût la grève de la tolérerie R5 qui suivit début février celle des peintres. Les ouvriers de la tolérerie R5 exigeaient le paiement à 100 % des jours chômés imposés durant le conflit de leurs camarades, ils décidèrent de bloquer le transfert assemblage général. Résultat, alors que la revendication concernait 10 000 travailleurs, elle ne fut défendue que par quelques centaines. Décidée cette fois à en finir avec les entraves à la liberté du travail, la direction multiplia les constats d'huissiers, engagea une demande d'expulsion devant les tribunaux, et une procédure de licenciements contre trois délégués CFDT.

Certes, des incidents graves furent évités car il faillit bien y avoir un affrontement général maitrise-ouvriers en tolérerie R5, certes les licenciements ont été refusés par l'inspection du travail après la mobilisation des ouvriers pour s'y opposer, mais il s'en fallut de peu que 1983 n'aboutisse aux mêmes échecs que

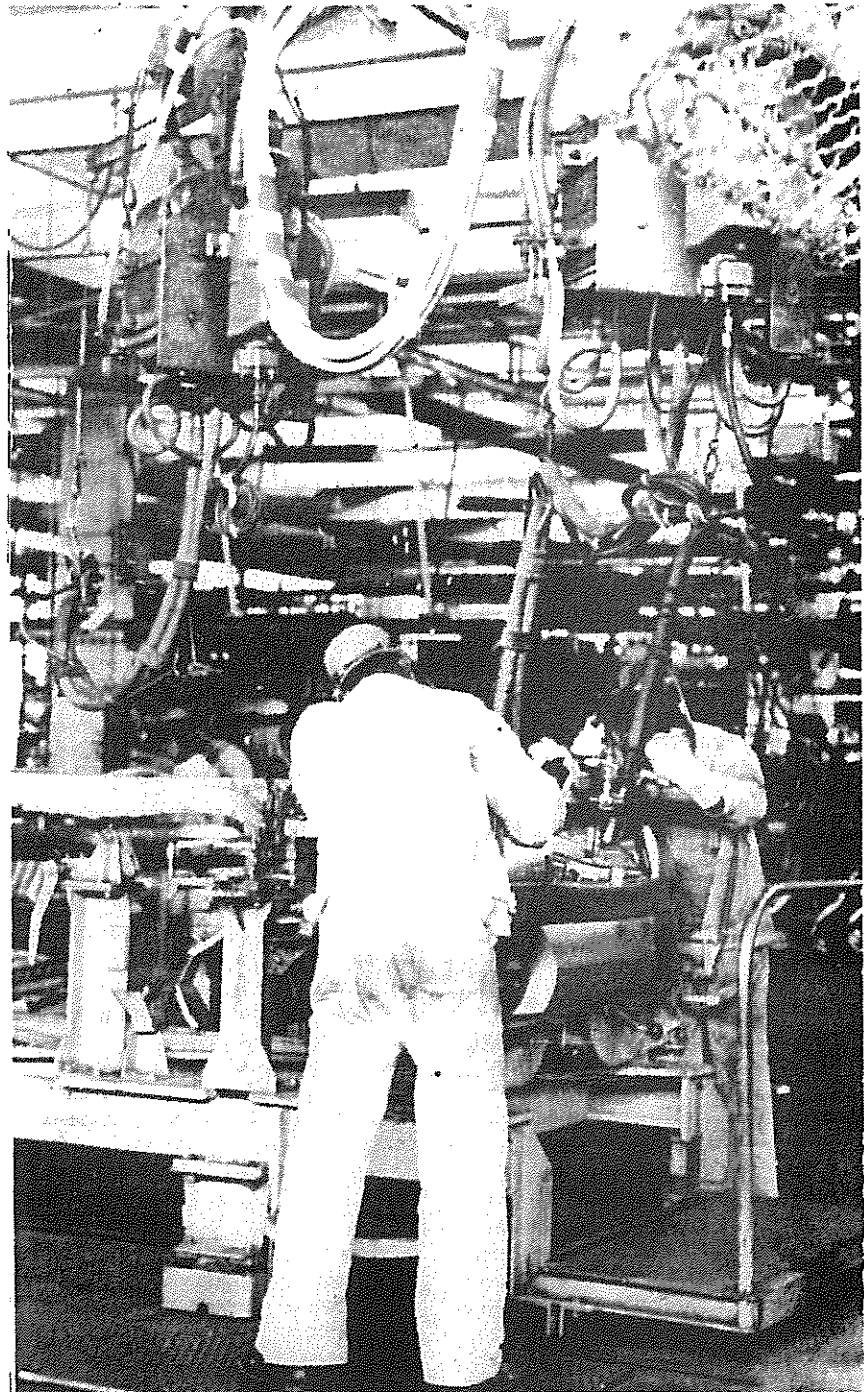
1973 (25 licenciements) et 1978 (45 licenciements).

Si la Régie Renault et le gouvernement avaient voulu pousser la répression jusqu'au bout, ils y seraient parvenus. Pour cette fois, ils se contentent d'un avertissement mais nul doute que la prochaine fois si les événements se déroulent de la même façon ils frapperont.

Chez Citroën l'avertissement est encore plus fort, si les quatre délégués échapperont certainement au licenciement, huit ouvriers d'Aulnay ont été mis à la porte même s'ils pourront suivre un stage de formation professionnelle rémunérée.

Pour en revenir aux grèves d'atelier, et aux blocages des chaînes, ils donnent très vite un caractère très spécifique aux

Flins. Photo Gérard Bloncourt



## LES LUTTES OUVRIÈRES

épreuves de force. Les travailleurs ne peuvent ignorer les risques de minorisation et de répression démultipliés dans des conflits de ce type.

La nécessité de se battre tous ensemble, évidence bien connue, mais souvent difficile à concrétiser, s'impose plus que jamais dans une usine telle que Renault Flins.

### Satisfaction des revendications et crise

Indéniablement, nous avons vécu en ce qui concerne le marché automobile une période en apparence paradoxale.

Du fait de la politique de la gauche sur la relance de la consommation dans la phase qui a suivi mai 1981, le marché français est resté l'un des seuls qui soit en expansion. Une formidable bataille s'y est donc livrée, les firmes étrangères, notamment allemandes, cherchant à en acquérir une part plus importante. Les importations se sont donc très nettement accrues.

Dans ce contexte, la plupart des organisations syndicales des pays développés sous la pression du chômage et de la récession ont accepté des accords de régression du pouvoir d'achat. Simultanément, les travailleurs de l'automobile en France se battaient sur leurs revendications...

Les deux multinationales Renault et PSA crient au casse-cou, bien sûr nous savons que les patrons se plaignent toujours de leur situation, mais tout de même, ne serait-il pas absurde de fermer les yeux ?

La logique implacable de la concurrence internationale impose gains de productivité et amélioration constante de la compétitivité : c'est une course folle aux investissements colossaux (40 milliards par an minimum chez Renault) pour renouveler sans cesse les modèles de voiture. Renault pouvait difficilement trouver un autre qualificatif que « démagogique » pour qualifier le montant total des revendications déposées par les peintres de Flins (plus de 800 F par mois).

Certes, nous pouvons toujours affirmer que la situation des entreprises actuelles où à venir, ne nous concerne pas, c'est l'affaire des seuls patrons, lesquels peuvent payer.

Il suffit de regarder vers Fiat ou British Leyland pour se rendre immédiatement compte que l'on ne peut se contenter de tels raisonnements. Que

nous le voulions ou non, les coûts comparés, issus de la logique du profit, font la loi. Les travailleurs anglais et italiens ont beau avoir été les plus combattifs dans l'industrie automobile durant des années, ils le payent chèrement aujourd'hui.

Les économistes du PCF et de la CGT nous disent qu'il suffirait de ne plus investir à l'étranger, de mettre fin aux gâchis pour trouver de l'argent. Ils prônent des « nouveaux critères de gestion » qui permettraient de regarder les équilibres des entreprises d'une autre façon.

Certes, il y a des gâchis, certes certains peuvent être éliminés, mais pas dans les proportions que l'on veut bien mettre en avant. Dans ces gâchis, figurent par exemple les accidents du travail, les retouches et les loupés. Combien faudrait-il d'investissements supplémentaires pour réduire de façon significative les accidents du travail ? De combien faudrait-il réduire les cadences pour éliminer retouches et loupés ?

A chaque fois, nous retompons sur la question des coûts comparés à ceux des autres constructeurs, pour intéressants qu'ils soient les nouveaux critères de gestion, ne changeront pas grand chose à la formation des prix en bout de course.

De même, en économie capitaliste ouverte, affirmer que l'on vendrait les mêmes volumes au niveau mondial en investissant seulement en France, alors que les autres investissent partout, relève du tour de passe-passe.

Il est vraiment étonnant d'entendre les dirigeants du PCF faire l'éloge de la productivité et de la compétitivité comme si ces dernières ne découlaient pas directement de la recherche du profit, donc des mécanismes du capitalisme. Peut-on dire : il faut être favorable à l'installation de robots et de machines à commande numérique parce qu'ils permettront de travailler beaucoup moins ?

Si la concurrence reste telle qu'elle est, ces installations fonctionneront en 3 x 8 et les week-ends, aggravant les conditions d'existence des travailleurs. Quant aux réductions d'horaires, elles ne pourront devenir importantes que si elles le sont simultanément dans d'autres pays.

Pourquoi sommes-nous partis rapidement sur le terrain économique, en ayant l'air de montrer qu'il est bien difficile d'échapper aux contraintes ?

Nous ne voulons pas dire qu'il faut ranger les luttes dans un placard et subir

l'exploitation sans broncher, bien au contraire. Mais nous soutenons que les travailleurs qui se battent ne peuvent plus éviter le débat sur la compétitivité, et l'insertion dans la concurrence internationale, donc dans l'économie de marché.

Pour gagner à long terme, il faut partager différemment les fruits du travail. Si nous avons besoin d'investir dans les proportions actuelles, suivant des directions similaires à celles qui existent, nous n'aurons que très peu de marges de manœuvre. Il faut donc sortir de l'économie de marché avec la volonté de produire autre chose autrement.

Pour en revenir à l'automobile, cela pourrait signifier que les travailleurs et les consommateurs exigent des voitures qui durent 400 000 ou 500 000 kilomètres avec un développement simultané des transports en commun. Mais il faut un choix majoritaire en ce sens, toute tentative pour l'imposer bureaucratiquement échouerait inévitablement.

Chacun mesure les difficultés pour bâtir de telles alternatives compte tenu des conditionnements actuels. Lorsque l'on parle d'automobile qui durerait dix ou quinze ans, presque tout le monde répond : « cela n'est pas pensable, elles seraient en retard sur le progrès technique, notre société serait une société immobile, sclérosée ». Effectivement, une question nous est posée : faut-il la logique du profit, la rotation rapide du capital, la concurrence pour connaître l'innovation et la créativité ? Nous croyons fermement que non, mais il faut un important combat culturel pour en persuader les travailleurs.

Les luttes de l'automobile posent l'ensemble des questions relatives à la possibilité d'une alternative socialiste. Derrière l'unité des travailleurs français-immigrés, l'organisation et la division du travail, les choix sur le produit fabriqué, se trouvent les enjeux de la période. Pour que les luttes deviennent le facteur essentiel du changement, il faut des organisations animatrices, qui assument par une pratique militante de masse, les débats de fond avec les travailleurs, à partir de leurs aspirations.

Daniel RICHTER

(\*) Le lecteur trouvera un descriptif de tous les conflits de l'automobile depuis mai 1981 dans le n° 2 de la revue Travail (à paraître). Adresse : 26 bd Richard Lenoir 75011 Paris.





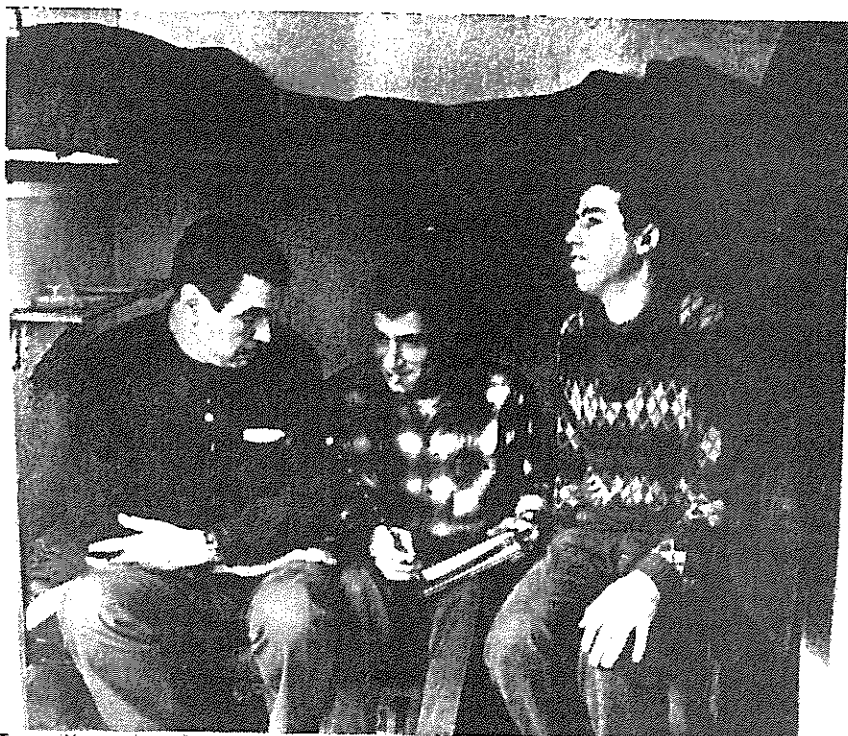
*Grevistes à Flins en 1978*

## Comment les Immigrés bougent à Flins

**Est-il nécessaire de chercher ailleurs que dans l'entreprise, comme les déclarations gouvernementales visant les organisations islamiques le laissent entendre, les motivations des récents conflits de l'automobile ?**

**Sans prétendre généraliser les conclusions, nous avons abordé cette question avec six militants CFDT de Renault Flins ; quatre Marocains : Agharbi, Diamane, Loudyi et Ourami ; un Africain : Sagbou ; un Français : Daniel Richter.**

## LES LUTTES OUVRIERES



Travailleurs immigrés dans un foyer. (Photo Gérard Bloncourt)

**Pour commencer, il serait nécessaire de rappeler quelle part les travailleurs immigrés représentent à l'usine de Flins, et la manière dont ils sont répartis dans les ateliers.**

**Ourami :** Sur les 17 500 travailleurs que compte l'usine, 37 à 38 % sont des immigrés, répartis en une vingtaine d'ethnies. Les plus nombreux sont les Marocains — 3 800 sur 7 500 — puis viennent les Portugais, puis les Africains noirs — si on ne les divise pas selon leurs différents pays d'origines.

**Sagbou :** La majorité travaille dans les secteurs de production : chaînes, tôlerie, mécanique, sellerie : c'est un peu le même phénomène que dans beaucoup de boîtes.

**Agharbi :** Par exemple, en tôlerie-presses, la part de l'immigration est très forte, jusqu'à 92 ou 95 %. Puis, quand on monte vers d'autres secteurs, en mécanique, en sellerie, on trouve de plus en plus de Français, au fur et à mesure que le travail n'est pas le même, qu'il ne se fait pas au même rythme.

**Sagbou :** Les Africains sont particulièrement nombreux en tôlerie et aux presses.

**Oumani :** Pourtant, il n'y a pas vraiment de politique de la direction pour regrouper les travailleurs par nationalité selon les ateliers. Il n'y qu'en pein-

ture où les Africains sont absents pour des raisons de santé : les examens sanguins ont montré que ce travail leur faisait courir des risques.

**Daniel Richter :** Il n'y a pas non plus de politique comme celle de Talbot ou de Citroën, consistant à mettre un Marocain à côté d'un Yougoslave, puis d'un Malien, etc. pour que les gars soient complètement divisés entre eux.

**Loudyi :** Pendant un certain temps, aux presses, le gars qui était en tête de chaîne et ceux qui suivaient immédiatement étaient de la même nationalité. Probablement pour permettre une bonne entente. Mais c'est un cas spécifique : d'une manière générale, la direction de Flins n'a pas de politique de regroupement ou de division systématiques par nationalité.

**Sur un autre plan, la hiérarchie professionnelle n'est-elle pas fonction de l'origine des travailleurs ?**

**Sagbou :** il y a une hiérarchie dans l'accès aux qualifications d'ouvriers professionnels. Dans l'ordre descendant, on trouve d'abord les Français, puis les Portugais, les Maghrébins et en proportion très minime les Africains.

**Daniel Richter :** Un examen détaillé du tableau des promotions que nous avons établi en 1978, montrait cette réalité. Et l'argument de la direction selon lequel

ces inégalités étaient liées à l'ancienneté des différentes nationalités dans l'usine ne rendait pas totalement compte de cette réalité.

**Agharbi :** A l'atelier R5, ces différences sont nettes : d'assez nombreux Portugais sont régleurs, mais pratiquement pas de Marocains ou d'Africains. En fait, bien qu'ils soient immigrés, les Portugais sont considérés comme plus assimilables, en tant qu'Européens.

**Loudyi :** Pourtant, les Yougoslaves qui étaient à une époque dans l'usine, bien qu'Européens, étaient dans la même situation que les Africains ou les Maghrébins. On dirait que les Portugais occupent aujourd'hui la place qu'occupaient les Italiens avant 1969.

**Ourami :** Je ne sais pas si c'est une question d'origine européenne, de possibilité d'intégration. N'est-ce pas plutôt que la direction préférerait les travailleurs qui sont les plus prêts à se soumettre aux conditions de travail, à assurer des heures supplémentaires.

**Loudyi :** Les Maghrébins, et les immigrés en général, sont mécontents, après dix ans de boîte, de voir les jeunes Français passer beaucoup plus vite PI ou régleurs, alors qu'ils continuent de leur côté à occuper le même poste sur la chaîne. C'est une des raisons des luttes pour un coefficient supérieur.

**Diamane :** Le problème s'est posé dans mon atelier. Des grèves ont eu lieu à plusieurs reprises pour demander le coefficient 180 aux sièges, et on nous avait toujours répondu que notre travail ne le méritait pas. Maintenant que d'assez nombreux jeunes français viennent d'être embauchés par le contrat de solidarité, le coefficient a été accordé. Et beaucoup de travailleurs, en majorité Marocains et Africains, qui n'avaient pu l'obtenir qu'à l'ancienneté, ressentent cela comme une injustice raciste.

**Daniel Richter :** Les patrons de la métallurgie française ont considéré les travailleurs immigrés comme une main-d'œuvre en transit, et ils n'ont rien fait pour leur formation et leur mobilité dans l'entreprise. D'où l'impression, qu'ils ressentent fortement, de n'être que des pions qu'on utilise. Chez les travailleurs français, on ne rencontre ce sentiment que chez ceux qui ont de très longues années de boîte sans avoir eu d'avancement. Après le dernier conflit, une évolution commence peut-être du côté de la direction. Elle a commencé à proposer des places de régleur et des formations professionnelles à des Marocains et peut-être à des Africains.

**On a beaucoup évoqué, à propos des derniers conflits de l'automobile, des facteurs tenant à l'origine des travailleurs en lutte. Que peut-on dire du rôle joué par l'appartenance nationale lors des grèves ?**

**Ourami :** En général, le fait est que les Maghrébins et les Africains débrayent plus volontiers que les Portugais ou les Yougoslaves. Mais, quand une grève apparaît de l'extérieur, fortement marquée par une nationalité, c'est à cause de la répartition inégale des nationalités entre les ateliers. En 1978 par exemple, beaucoup d'Africains étaient grévistes. Mais c'est parce qu'il y a beaucoup d'Africains aux presses, et que le conflit concernait les presses. Pourtant, au moment du dernier débrayage sur les licenciements, des Africains m'ont dit qu'ils en avaient parlé dans leurs foyers et qu'ils allaient faire grève.

**Sagbou :** En fait, la conduite de la grève ne se décide jamais à l'extérieur de l'usine. S'il y a un regroupement dans les foyers, c'est pour reconstituer une culture, une identité. Ce n'est pas le lieu où sont abordés les problèmes de l'entreprise.

**Diamane :** Dans ce cas, les cars du ramassage, et pas seulement les foyers, sont aussi des lieux de regroupement, où ces questions peuvent être discutées à l'occasion. Mais chacun se retrouve ensuite de son côté, dans son atelier, et c'est là qu'il se détermine, en fonction des camarades de travail.

**Daniel Richter :** On en a vu un exemple frappant en 1978 : quand les grévistes africains des presses, qui se fatiguaient à la longue d'occuper leur atelier en 3 x 8, ont fait appel à leurs camarades de même nationalité, vivant dans les mêmes foyers qu'eux, pour leur prêter main-forte, l'échec a été presque total : la grève était considérée comme concernant l'atelier des presses, et c'est tout. On n'a même jamais réussi, à l'époque, à faire le lien entre la lutte des foyers et le mouvement à l'usine, bien qu'on ait essayé à des occasions très concrètes, et qui paraissaient favorables.

**Agharbi :** A l'intérieur de l'atelier, l'appartenance nationale peut jouer au moment de la discussion, et dans les limites suivantes : le noyau des travailleurs d'une nationalité qui parle le mieux le français sort d'intermédiaire avec les autres nationalités, et les travailleurs peuvent discuter entre eux dans leur langue nationale.

**Ourami :** Cela ne veut pas dire que chacun se détermine en disant : si les Africains font grève, je fais grève, etc. Ce qui compte, c'est de savoir si le camarade d'à côté débraye, et peu importe qu'il soit Français, Portugais, Marocains...

**Diamane :** En fait, la décision se prend secteur par secteur, tronçons de chaîne par tronçon de chaîne. Il peut parfaitement y avoir des attitudes divergentes au sein d'une même nationalité.

**Agharbi :** Le seul cas d'une grève sur un problème spécifique d'une nationalité, c'est en 1975 : les Africains ont revendiqué, avec la CFDT, la possibilité de prendre deux mois de congés sans solde

pour pouvoir rentrer dans leur pays, et ont obtenu que ce soit inscrit dans les accords d'entreprise.

**Daniel Richter :** Un autre élément qui montre que le regroupement national n'est pas déterminant dans l'attitude des travailleurs à l'entreprise, ce sont les élections professionnelles : les travailleurs d'une même nationalité, habitant un même foyer, ne votent pas pour le même syndicat : ils se déterminent en fonction de l'atelier et de la pratique syndicale du délégué.

**Diamane :** Les Portugais ou les Africains se trouvent aussi bien syndiqués à la CFDT, avec un délégué marocain, si

*Occupation d'un atelier en 1978.*



## LES LUTTES OUVRIERES

celui-ci est efficace et si la section syndicale l'est aussi. Inversement, au carrossage-sièges, alors que la CGT compte un militant portugais actif, de nombreux Portugais sont syndiqués à la CFDT. Il y a un problème de contact, de capacité du délégué à trouver des relais dans les différentes nationalités, des travailleurs actifs qui puissent discuter dans leur langue avec leurs camarades.

**Ourami :** C'est une question de pratique syndicale. Dans un secteur, même si le délégué est Marocain, il peut rassembler toutes les nationalités, même les Français.

### Dans les préoccupations politiques et l'évolution des idées chez les travailleurs immigrés, quelle est la part des événements qui se produisent dans leur pays d'origine ?

**Ourami :** Il y sont certainement très sensibles. Ils écoutent beaucoup la radio du pays. Et s'il se produit un événement important, comme par exemple la rencontre entre Hassan II et Chadli Ben Jedid, on peut être sûr que cela se retrouvera, le lendemain, dans les discussions à l'atelier.

**Daniel Richter :** De l'extérieur, il est très difficile pour l'organisation syndicale, en tant qu'expression des travailleurs de prendre position sur ces problèmes. Nous n'avons pas pu le faire sur la question de la famine au Sahel, ni sur les développements de la révolution des œillets au Portugal, ni sur le problème du Sahara occidental. Et ceci, malgré l'existence de positions confédérales. A chaque fois, les militants de la section, Africains, Portugais ou Marocains, ont mis eux-mêmes un frein : bien que ces questions leur tiennent à cœur, ils estiment que les divergences sont trop profondes parmi les travailleurs de leur nationalité, et ne veulent pas prendre le risque de mettre l'accent sur des facteurs de division. La section n'a pu intervenir que sur des événements qui faisaient l'unanimité, comme la répression à Casablanca en 1981.

**Diamane :** Une question comme celle du Sahara entraîne de sérieux désaccords entre Marocains, et il est probable qu'une majorité d'entre eux sont opposés à la position confédérale. Il faut ajouter, même quand les travailleurs ont envie d'agir sur les problèmes de leur pays, la peur de subir la répression au moment du retour. C'est aussi la raison pour laquelle il n'y a pas de forte

32 - Que Faire Aujourd'hui ?

association autonome des travailleurs par nationalité. D'autant plus qu'il faut compter avec la pression des associations officielles, montées par les régimes, comme l'Amicales des Marocains.

**Ourami :** Cela dit, l'Amicale est maintenant dissoute officiellement, depuis que la loi interdit que le siège des associations soit situé à l'étranger. Il est très difficile aujourd'hui de faire le bilan des associations très nombreuses qui se sont constituées depuis le gouvernement de gauche. Mais le rôle de celles qui ont été constituées sur la même base que l'Amicale semble moindre, du fait de certaines malversations auxquelles elle se serait livrée.

**Agharbi :** Même sous d'autres noms, je crois que l'Amicale continue à jouer le même rôle, qui consiste à dire aux Marocains qu'ils sont là pour travailler et se tenir tranquilles.

### On a beaucoup parlé, à l'occasion des dernières grèves, du rôle joué par des mouvements islamiques qui se développeraient chez les travailleurs arabes.

**Ourami :** Ce qui est étonnant, c'est qu'on s'aperçoit aujourd'hui que beaucoup de travailleurs sont musulmans. Comme si on ne l'avait pas su quand on les a mis sur les bateaux pour les faire venir dans les usines françaises. A l'extérieur de l'usine, il peut y avoir aujourd'hui un courant d'affirmation de leur foi et de leur culture à visage découvert. Mais à l'intérieur, le problème ne se pose pas dans ces termes. Il existe des lieux de prière, qui ont été très facilement obtenus de la direction sur la demande de certains groupes d'ouvriers, et qui sont surtout fréquentés par des Africains. Mais cela n'a rien à voir avec le développement des grèves. Si des courants religieux avaient joué un rôle dans l'animation des derniers conflits, cela se serait vu dans les revendications avancées, qui auraient pu très facilement être de type religieux, comme par exemple le droit de faire la prière pendant le temps et sur le lieu de travail, qui aurait été une question primordiale. Or, on n'a absolument rien vu de tel.

**Agharbi :** Moi-même, je suis musulman, et je ne m'en cache pas. Je tiens à mon pays, à ma culture. Je suis en France depuis des années et même si je ne parviens jamais à retourner vivre dans mon pays, c'est très important pour moi que mes enfants puissent le faire un jour, qu'ils apprennent leur

langue à l'école pour ne pas être reçus là-bas comme des étrangers. Il manque encore beaucoup de choses en France pour le respect de l'identité des immigrés, de leur culture. Mais dans les luttes de l'usine, ce n'est pas vraiment le problème. Simplement, je les vis à ma manière, et quand je vois des camarades qui débrayent, je dis « Allahou akbar », parce que c'est ma façon de manifester ma joie, comme d'autres applaudissent.

### A l'intérieur du syndicat, les travailleurs immigrés se sentent-ils moins concernés que les travailleurs français par les positions et les débats à l'échelle nationale ?

**Ourami :** Là-dessus, les Français sont comme les immigrés : ce sont les problèmes qui ont le moins d'écho dans la section syndicale. Le souci principal, c'est ce qui se passe dans la boîte.

**Agharbi :** Au moment du congrès, on met le point à l'ordre du jour la dernière semaine, et personne ne se préoccupe des amendements à apporter aux textes, pas plus les Français que les immigrés.

**Daniel Richter :** Le fait est que, du fait du type de discours et du fonctionnement existant, les militants et les travailleurs ont du mal à se prononcer sur l'orientation générale. C'est peut-être d'ailleurs un des problèmes de fond du syndicalisme français. Mais on pourrait préciser la question à propos des dernières grèves : est-ce que les immigrés seraient entrés en mouvement plus que les Français parce qu'ils se sentiraient moins concernés par la crise, par l'avenir de l'automobile ?

**Diamane :** Les immigrés sont bien conscients que si la crise se développait vraiment dans les usines automobiles, ils seraient les premiers à en subir les conséquences. Mais ils ne veulent pas accepter de travailler à n'importe quelles conditions. C'est ce que certains Français leur reprochaient avant. Et maintenant, quand ils luttent, on dit qu'ils veulent casser l'économie française. D'une façon ou d'une autre, ils sont toujours accusés.

**Ourami :** Tout le monde le dit : si on est mis à la porte, on ne retrouvera pas d'emploi. Certains disent même que dans ce cas, il vaudrait mieux rentrer au pays tout de suite, plutôt que perdre son temps à s'inscrire au chômage. Les immigrés ne souhaitent vraiment pas mettre l'automobile en difficulté.

Table ronde animée par Paul DUPUY

## A Flins :

### **"A la recherche de l'intégrisme chiite" (1)**

La présence en France d'un grand nombre de travailleurs immigrés d'origine musulmane, a donné à l'Islam, la place de deuxième religion dans le pays.

Au mois de février 1982, les grèves menées chez Renault à Flins par des travailleurs immigrés, en majorité maghrébins donc d'origine musulmane, ont été dénoncées par le gouvernement comme « manipulées par les intégristes musulmans ».

Il a paru intéressant de rencontrer quelques responsables syndicaux immigrés CFDT de Renault-Flins, et d'aborder avec eux le problème : « immigration et religion ». Autour de la table, Daniel Richter responsable syndical, Ahmed et Ibrahim (Marocains), Ali (Tunisien), Cissé (Sénégalais), François (Béninois), Diaz (Portugais) et Paul Oriol (Commission immigrés du PSU).

A partir de la question :

— *Le problème de la religion se greffe-t-il automatiquement sur le problème de l'immigration ?*

Quelques réponses :

Le phénomène est nouveau en France. Avant la deuxième guerre mondiale l'immigration était d'origine chrétienne et les immigrés étaient blancs. Depuis la deuxième guerre, l'immigration maghrébine (donc musulmane) et noire est très importante. La France a assimilé parfaitement les premières immigrations. Les minorités musulmanes et noires, elles posent à la France des problèmes d'intégration, c'est-à-dire d'égalité sans assimilation, avec le respect de ce qu'elles sont. Il y a donc des questions posées par l'immigration, et des questions posées par la religion, et ces questions interfèrent.

— On a pensé au lien entre grève et comité religieux à partir des problèmes de la Lybie, de l'Iran, c'est-à-dire des pays qui ont appuyé leur politique sur la religion. Avant on n'en parlait pas.

— En France l'immigration a été pendant très longtemps précaire. Les séjours étaient relativement de courte durée. Elle tend à se sédentariser. A partir du moment où les familles sont arrivées, et se sont installées, les Français se sont aperçus que les immigrés étaient musulmans (prières, demandes de mosquées, etc.) — et on arrive à penser : « oui il y a une religion qui pose un problème ».

— Pour la deuxième génération de travailleurs immigrés, le problème le plus important est le droit de vivre, ce n'est pas la religion.

*Deuxième question :*

A) *Essayons de voir comment les travailleurs immigrés se situent dans la société où ils vivent avec leur culture musulmane ou chrétienne.*

*Qu'est-ce que la religion et l'immigration ?*

— L'Islam ne joue pas un rôle important à l'intérieur de l'entreprise. Mais le joue dans les quartiers.

— Dans les foyers, dans les H.L.M., l'Islam joue un grand rôle.

— Je suis tunisien arrivé en France à 17 ans. Je suis imprégné par la culture française et par la culture arabe, je suis entre deux chaises. Je passe plus de temps dans la culture du pays où je vis. Je lis plus en français qu'en arabe. Je suis musulman. Chez moi je peux pratiquer ma religion. Ici c'est très difficile. J'y reviendrai.

— Vivre la religion musulmane est très difficile dans la société industrielle.

— A partir du moment où on vit dans un pays, où on accepte sa langue, où l'on regarde sa télévision, on dérive de sa culture.

— Dans les mosquées où ils se retrouvent, les travailleurs immigrés sont unis autour de quelque chose. Même moi qui suis athée je suis content de les voir unis, car même si je ne comprends pas, même si je ne suis pas d'accord avec la religion, je constate qu'ils expriment leur culture, qu'ils affirment leur identité et que c'est important pour eux.

B) *Quelle est l'influence de la religion dans l'entreprise ?*

— Les problèmes d'identité sont en dehors de l'usine. Il y a acceptation du travail de l'entreprise et acceptation des différentes autres nationalités.

— Les travailleurs se déterminent par rapport à leurs revendications, à ce qui se passe dans leurs ateliers.

— Au moment des conflits, la religion n'a joué aucun rôle.

— Le fait que dans un conflit la majorité d'un ou de plusieurs ateliers soit composée de travailleurs « unis » par une même culture ou une même religion, n'apporte aucun élément sur l'unité de l'atelier par rapport au conflit. Ce n'est pas un élément qui permet de renforcer la grève.

Prenons l'exemple des événements d'avril 1982 :

La grève a commencé par les caristes — dans une unité exemplaire — et elle a réussi. Les caristes sont en majorité français,

et ont été soutenus par l'ensemble de la chaîne. Pendant le conflit des caristes, les OS, toutes nationalités confondues, s'intéressaient au conflit et étaient en train de se préparer. Ils sont partis en lutte, tous les Os, Immigrés et Français (surtout les jeunes parmi les Français)fl

Pendant les trois premiers jours du mouvement, certains immigrés qui pratiquent la religion islamique (ils représentent 50 % des grévistes) ont utilisé des formules coraniques. C'est vrai, je l'ai entendu, mais ça n'a pas donné de résultats. Les grévistes ont dit : « On est là pour des revendications précises. Tu utilises des formules qui ne sont pas adaptées à notre lutte. S'il te plaît, tu arrêtes. » Il a arrêté.

— Au début de la grève de la peinture un gars a pris le micro pour commencer avec « Allah... ». Les travailleurs musulmans eux-mêmes l'ont arrêté. Nous, on ne veut pas de ça. Quand les travailleurs parlent des problèmes de grève, ils ne mélangent pas les problèmes de l'Islam.

— Pour les travailleurs, c'est l'unité Français-Immigrés qui est importante, et elle se fait sur la base des revendications liées au travail.

— Au moment des conflits on est content que la langue arabe soit utilisée car elle permet aux gens de mieux comprendre ce qui se passe réellement. Mais quand quelqu'un commence à réciter le Coran, les jeunes disent : « On verra ça plus tard. »

— La religion peut avoir une influence, dans une grève. Elle permet de confondre celui qui trahit le mouvement.

— Utiliser les formules coraniques pour gagner le maximum de travailleurs au mouvement, serait tomber dans un piège de la Direction, car cela lui permettrait de diviser les travailleurs.

— Pour les travailleurs portugais de la première génération, la religion catholique est un lien puissant. Pourquoi n'en serait-il pas de même pour les camarades nord-africains ; mais le problème essentiel, celui qui lie, est celui des revendications.

*Que pensez-vous du renouveau religieux ?*

— On ne le sent pas à l'usine.

— On le sent dans les pays d'origine.

— Il ne concerne pas la deuxième génération.

— Un grand nombre de travailleurs immigrés commencent sérieusement à pratiquer la religion, et dans les foyers on pratique beaucoup plus qu'avant.

— S'ils se remettent à pratiquer c'est qu'ils en ont maintenant les moyens (donnés par les associations, les mosquées, etc.).

— Il y a renouveau car le discours des jeunes séduit dans la mesure où ils veulent intégrer tout ce qui est modernisme à la religion musulmane. Pour les jeunes pratiquer la religion et intégrer le monde moderne sont liés. C'est très vrai et je l'ai vu au Maroc.

— Il y a renouveau car la religion est un espoir pour les luttes.

*Le Ramadan : comment est-il vécu ?*

— Très difficilement. Il est très dur de venir travailler à 4 heures du matin, de subir toute la pénibilité des conditions de travail, de ne pas manger avant 10 heures le soir, au milieu de ceux qui continuent à vivre normalement.

— Pour pouvoir faire le Ramadan, certains se font porter malades.

— Le Ramadan est contradictoire avec la vie industrielle actuelle. Que peut-on faire ? Atténuer les rigueurs du Ramadan ? ou diminuer les horaires ? Comme il paraît impossible de transformer les contraintes du Ramadan, la solution du temps de travail serait à retenir.

Se posera le travail du vendredi ?

— Personne n'a posé ce problème.

— On peut vérifier que sur de longues périodes, les éléments qui sont des contraintes pour la vie individuelle, entrent en contradiction avec le mode de vie ambiant. Cela conduit à une déperdition de l'unité du groupe. C'est toujours le milieu environnant qui l'emporte.

*Propos recueillis par Suzanne Bernard-Chevallier.*





calmer (momentanément) les OS récalcitrants du Mans, et très épisodiquement ceux de Billancourt et de Flins.

Mais la Régie Renault continue à miser sur cette politique sociale, espérant même et visant une certaine intégration des travailleurs et de leurs organisations. Elle vit donc les conflits comme des soupapes inévitables, même si elle les provoque par manque d'analyse approfondie des aspirations des travailleurs.

Il est notoire aussi que le carcan de fer imposé depuis des années chez les autres constructeurs (Citroën, Simca puis Talbot, Peugeot) a réussi à porter ses fruits pour le patronat ; peu de grèves, des salaires inférieurs de 20% à ceux de Renault, des syndicats ouvriers clandestins et laminés, une CSL très forte. Mais il y a un ver dans le fruit : d'une part cette politique anti-ouvrière n'a pas permis à ces cons-

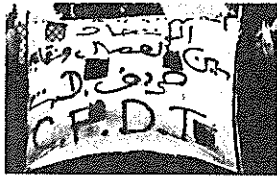
tructeurs de faire mieux, face à la concurrence internationale, d'autre part on a vu que plus le couvercle est maintenu fort sur la marmite, plus les risques de débordements violents sont grands lorsque le bouillonnement éclate à l'occasion. Et l'occasion, ce fut la situation créée par le 10 mai 81 et l'exemple des grèves victorieuses de Renault Flins en avril 82.

En effet il aura fallu le détonateur Renault et d'abord les OS de Sandouville pour que le feuilleton automobile du changement commence.

Trois grandes périodes se dégagent :

- l'automne 81 qui correspond à la politique de relance économique ;
- le printemps 82 qui s'achève sur le blocage des salaires ;
- l'hiver 83 dans le contexte des élections municipales.

## SANDOUVILLE



### L'ETINCELLE

L'automne chaud attendu par certains après le 10 mai 81 ne démarre pas sur des chapeaux de roues.

Et pourtant... C'est au cœur même du fleuron de l'industrie française, Renault, que la première flambee apparaît.

Début septembre 81 les ouvriers de la sellerie de Sandouville (près du Havre) ont la désagréable surprise de découvrir à la rentrée des vacances un changement de l'organisation du travail : les 4 chaînes ont été réorganisées en 2 chaînes, les postes de travail redécoupés, 60 postes supprimés, la cadence accélérée, le temps d'opération individuel diminué par deux (de 3' à 1'33) : conséquence, il faut marcher plus vite, faire 2 fois plus de gestes, de déplacements dans les voitures, occasionnant une fatigue, un énervement accrus.

La direction justifie sa position : une modernisation d'un coût de 1 milliard et demi de centimes pour un "gain" de 20 postes était nécessaire selon elle pour assurer une meilleure productivité et une survie de l'entreprise. Le 4 septembre c'est la grève. 400 sur 600 des ouvriers de sellerie vont ainsi pendant 2 mois débrayer de 1 h. à 4 h. par jour pour exiger la baisse des cadences et l'embauche de personnel (160 personnes).

Dans ce long conflit, il y aura des moments de pointe, surtout vers la fin, avec des tentatives d'extension de la grève sur l'ensemble de l'usine (le 30 Oct. plusieurs milliers de travailleurs) des actions spectaculaires : occupation des bureaux de la direction, blocage par les grévistes du péage du pont de Tancarville pour "rançonner" les automobilistes en faveur de la caisse de grève. Si la revendication est défensive, la forme d'organisation de la grève apparaît comme

l'occasion à la CGT, ultra majoritaire, d'aller à l'offensive. Le 22.5.81 : *L'Humanité* titre "400 OS élisent leur conseil d'atelier". Apparemment il paraît logique si l'on veut appliquer réellement le changement, que face à une décision patronale arbitraire de cette nature sur les conditions de travail, la volonté d'ancrer l'idée que les travailleurs ont leur mot à dire et s'organisent pour cela, trouve l'occasion idéale de s'appliquer.

Cependant la mise en place d'un conseil d'atelier au cours de la grève par la CGT-Sandouville, signataire de la pétition "Pour l'Union dans les luttes" et critiquée à l'époque vis à vis de sa Confédération, est perçue par les autres organisations syndicales comme une manipulation, avec la volonté de chapeauter une structure type "Comité de Grève". Mais ont-elles raison car le conseil d'atelier continue d'avoir une existence en soi bien après la lutte elle-même.

*Les résultats obtenus.*

Deux mois de conflit, 10 000 voitures perdues (R.18-R.20-R.30), une menace de chômage technique pour le 6 novembre, ont fait partiellement céder la direction de Renault.

Un 1<sup>er</sup> vote le 7.11 repousse les propositions de la direction de 20 postes supplémentaires en sellerie.

Lorsque la direction propose 34 postes plus l'embauche de 50 personnes dont avec l'ouverture du bureau d'embauche fermé depuis 1976 30 pour la sellerie, la CGT se prononce favorablement à la reprise.

Le 9.11, 54 % des ouvriers (195 pour contre 168) votent la reprise, mais une équipe est contre la reprise, jugeant par 128 contre 63, insuffisants les résultats, ce qui se traduira plus tard. 49% des heures perdues payées et une prime de 200 F pour la sellerie, la promesse de non sanction et la levée des poursuites judiciaires contre un délégué CGT, cadrent les conditions de reprise. "C'est mieux que rien", telle est l'ambiance générale. Mais si pendant la grève la CGT augmente ses scores +3 % aux élections de délégués du personnel de fin octobre (77,52 % au 1<sup>er</sup> collège, 85 % en sellerie), la CGT perd 8 % aux élections de CE suivantes du 26 novembre au profit essentiellement de FO, section plutôt dynamique à Sandouville, la CFDT étant là très minoritaire. À signaler que 4 jours après la reprise, les selliers font grève 4 h pour exiger l'application jugée trop lente des promesses de la direction.

Ces résultats passèrent relativement inaperçus, tout comme la grève elle-même dès début octobre, tout comme certains conflits de succursales (Renault-Marseille-Michelet Marseille, Plombières et Nîmes) du 13 octobre au 3 novembre. En effet dès le début octobre, Billancourt toujours auréolé de son mythe de forteresse, accapare tout le marché. ■

## B ILLANCOURT



### QUI REPREND LE FLAMBEAU ?

Cinq grèves se succèdent ou se juxtaposent mais c'est la grève des OS de mécanique qui fera la une des médias.

1. - Les peintres se mettent en grève en septembre pour obtenir une prime spéciale sur les fourgonnettes R.4 passant en nombre plus grand sur la chaîne (de 4 par jour il en vient plus de 40) et exigeant des postures pénibles à tenir pour effectuer l'opération de peinture.

Ils obtiennent satisfaction avec une somme mensuelle qui passe de 109 à 229 F.

1<sup>re</sup> grève, 1<sup>er</sup> succès qui en appellera d'autres. La confiance des ouvriers en est renforcée, car ils ont constaté que les peintres sont parvenus à chasser les anti-grévistes et les agents de maîtrise venus les remplacer lesquels ne s'y reprendront plus. "C'aurait été avant l'élection de Mitterrand il y aurait eu des mises à pied" est la formule qui consacre le sentiment qu'il y a quand même un changement... Autre gain : les essayeurs, eux, pas chauds au début de la grève, ont même obtenu 5 points de plus sur le coefficient, ce qui est analysé par les ouvriers d'autres secteurs comme un déblocage possible sur les classifications, bloquées depuis 75...

Dans ce secteur qui ne bougera plus à l'automne plan maintenant la menace des robots sur l'avenir des effectifs de peinture...

2. - Les travailleurs du montage des moteurs (département 14) voient dans cette brèche ouverte l'occasion d'engager leur bataille. Menacés de perdre la prime d'équipe face à un changement d'horaire, (passage en normale) imposé par la direction, ils veulent avoir une garantie de ressources ? C'est dans la grève début octobre. Une semaine plus tard ils obtiennent une indemnité compensatrice équivalente à celle perdue (200 F) mais les modalités pratiques intégrées ensuite aux accords Renault pour tout le personnel précisent qu'elle décroît lentement dans le temps pour disparaître au bout d'environ six ans. Le système de garantie est immédiatement étendu aux fonderies ainsi

qu'aux ouvriers professionnels du même atelier qui doivent l'imposer par une grève du 15 au 22 octobre. Mais reste en suspens l'avenir inquiétant du secteur montage des moteurs que la Régie fait disparaître petit à petit comme les fonderies. La quasi totalité des conflits de Billancourt s'explique par l'inquiétude sur l'avenir de cet établissement.

3. - Simultanément, les travailleurs des presses remettent sur le tapis la vieille revendication du P1, objet de nombreux conflits qui n'avaient pas abouti les années précédentes, sauf à Flins plusieurs mois après l'échec de la grève de 78.

A 135 sur 148 présents, ils démarrent la grève contre une sanction et évidemment pensent au P1 ! Finalement ils obtiennent le même système qu'à Flins : création de chantiers d'enrichissement des tâches, pour accéder au P1 après formation et un examen. Mais en plus, ils bénéficient d'une "prime d'attente" de 100 F par mois avant d'avoir le P1. le travail reprendra après celui de la mécanique.

4. - Mais la grève qui fit tant couler d'encre à l'époque fut celle des chaînes finition mécanique dès le 2 octobre 81.

Contrairement aux 3 grèves précédentes, c'est une grève bouchon classique qui paralyse très vite la production. Une semaine après, le 12 octobre la direction lock-oute 4 000 ouvriers, renouant avec les méthodes passées, ce qui tranche avec le règlement des autres conflits de l'automne.

"Où est le changement s'interroge-t-on ?"

Le conflit prend alors valeur de test national. La riposte s'élargit au département en grève. Les syndicats sont contraints d'appeler à des débrayages généraux le 15, le 22, le 27 octobre sur tout Renault puisqu'ils accusent la Régie de souffler le chaud et le froid et de traîner la patte pour négocier. La CGT joue au funambule : comment soutenir ces grèves sans favoriser une contagion dangereuse ? Des propos cégétistes du genre : "avant il fallait être responsable, prouver que l'on pouvait aller au gouvernement, maintenant il faut toujours l'être pour prouver qu'on veut y rester"..., font parler de "tiédeur" de "modération" de la CGT.

Pourtant on parlera de la journée du 15 octobre sur tout Renault "comme d'un des plus forts mouvements depuis 1968..."

Dans une telle situation, avec des conflits qui s'éveillent et s'amplifient dans d'autres secteurs de l'industrie et de l'administration (Banques, EDF, SNCF, etc.), le gouvernement mis sur la sellette doit passer ce test. Le nouveau PDG Bernard Hanon ne peut inaugurer son mandat au 1<sup>er</sup> janvier 82 sur un échec social. Le 22 octobre la direction générale de la Régie annonce une augmentation de 150 F pour l'ensemble du personnel sur une partie du salaire (le complément mensuel uniforme issu des grèves de 75 se montant alors à 35 F. Elle annonce aussi des négociations, tant réclamées par la CGT sur tous les sujets en commençant par l'évolution de carrière des AP et P1, point d'accrochage du conflit de mécanique.

Mais, même avec le passage de 60 OS à P1 sans précision de date, même avec 200 F de prime ponctuelle et le paiement à 60 % des heures de grève, cette solution n'emballa pas du tout les grévistes de la mécanique. Ils ont la désagréable impression de s'être seulement battus pour tous les autres et que leur revendication du P1 pour tous (correspondant à 300 F de plus

par mois) est encore une fois renvoyée aux calendes grecques.

La presse, de droite en particulier commence à parler d'agitation sociale non contrôlée, de grève "d'immigrés".

Les grandes manœuvres syndicales battent leur plein : Marchais vient à Billancourt le 23 octobre. Edmond Maire fait une entrée virulente contre le gouvernement. Fiterman taxe la CFDT d'aventuriste à la SNCF et dit que les grèves bouchons ça suffit. On est à 19 000 R.4 perdues et 3 semaines de grève. C'est sur ce fond de polémique que va se terminer le conflit. Le 26 octobre "le 74 vote la grève contre l'avis de la CGT" titre *Libération* par 112 voix contre 106 et avec un fort refus de vote (il y a 450 grévistes). La CFDT elle, n'était pas favorable à la reprise.

Le 27 octobre "la direction vote la reprise" titre à nouveau *Libération*. Dans la confusion les agents de maîtrise venus en force imposent la reprise avec la complicité de la CGT qui, jettée le matin après un discours favorable à la reprise, est absente l'après midi de l'atelier. La désunion intersyndicale bat son plein. Les vieux démons ressortent la CGT accuse la CFDT de "gauchisme et d'aventurisme". Bien mal lui en prendra, car tirant une leçon immédiate de cette amère reprise, les travailleurs sanctionneront la CGT d'une perte de 12 % aux élections de Délégués du Personnel suivantes au profit de la CFDT qui ne faisait que 13 % des voix à Billancourt.

Les négociations qui suivirent aboutirent à un accord fin décembre 81 sur l'évolution de carrière des AP et P1, mais qui n'aura pas l'approbation des sections CFDT de Flins et Billancourt. ■

## P EUGEOT-SOCHAUX



### LA CHAPE DE PLOMB SE SOULÈVE

C'est dans la plus grande usine de France (30 000 ouvriers) où règne une direction de combat, s'appuyant sur une alliance CGC-CFTC-FO et pratiquant l'individualisation à outrance, que l'effet libérateur du 10 mai 81 amorcé par Renault, se concrétise en premier.

Peugeot ne joue plus la carte CSL (CFT à l'époque) depuis que celle-ci s'est déconsidérée en Avril 73 par une opération de commando organisée par la direction contre les 1 000 ouvriers en grève qui occupaient leur usine à St Etienne. A ce moment la CFT chute et ne représente plus que 5 % des voix à Sochaux.

Après la suppression de 8 000 emplois en deux ans, la direction lance en juillet 1981 une campagne "Peugeot face au défi" qui s'adresse au personnel. Il s'agit d'abaisser les coûts de production par un programme d'augmentation de la productivité qui pour la carrosserie

(7 300 ouvriers) s'étale sur six mois, de septembre 81 à janvier 82. La charge de travail va s'accroître de 4 % en moyenne, l'effort demandé équivaut à 24 minutes supplémentaires par jour. Peugeot croit pouvoir compenser par un relèvement du taux de base (2 % maximum) des OS et l'octroi, hypothétique cependant, de 2 jours de congés pour effectuer des ponts.

A l'automne une menace plane sur les congés d'ancienneté, après l'obtention de la 5<sup>e</sup> semaine de congé.

La remise en cause d'un acquis et la détérioration des conditions de travail favorisent l'unité français-immigrés, jeunes-anciens, hommes-femmes, à la carrosserie. Le conflit démarre dans ce secteur. Les 16, 21, 22, 23 et 27 octobre les débrayages se succèdent à l'appel de la CGT et de la CFDT. De 300 personnes au début la participation passe à 1 500 par équipe en majorité immigrées. Les défilés retentissent des slogans "Cadences ras le bol" "5<sup>e</sup> semaine à part entière".

La plateforme revendicative comprend outre les conditions de travail

- 38 heures immédiates avec un calendrier vers les 35 heures sans perte de salaire
- la 5<sup>e</sup> semaine sans toucher aux acquis
- 400 F pour tous avec 3 800 F minimum
- les droits nouveaux et les libertés avec la suppression du fameux fichier (DIPO) qui analyse l'état d'esprit de chaque travailleur envers Peugeot.
- la suppression du contrôle médical.

Le 28 octobre la direction annonce l'ouverture de négociations à la carrosserie excluant par là même les revendications générales. Les 30 premières mises à pied tombent, elles concernent pour l'essentiel les militants CGT, CFDT et FO.

Le 30 octobre et le 6 Novembre les appels à la grève s'adressent cette fois à toute l'usine. La carrosserie fournit toujours les gros bataillons, 3 à 4 000 travailleurs manifestent dans Montbelliard, les cris "Occupation, occupation" émergent de la foule. Le soir du 6 novembre, les chaînes de montage en carrosserie sont bloquées par les ouvriers.

Les organisations syndicales, par ailleurs divisées sur la tactique à adopter, ne sont pas très favorables à une grève illimitée. Elles organisent cependant un vote. Sur 30 000 salariés 4 225 s'expriment, parmi ceux-ci 79 % choisissent l'occupation plus tôt que des débrayages répétés.

La CFDT veut se donner le temps de préparer l'occupation, la CGT souhaite la mettre en pratique le plutôt possible. Le 10 novembre au matin 500 agents de maîtrise et cadre attendent en peinture des ouvriers moins nombreux qu'eux, des heurts sont évités de justesse. Le travail reprend. A nouveau les mises à pied pleuvent, l'intimidation vis à vis des immigrés par "menaces d'expulsion", bat son plein.

Les débrayages avec tentatives de blocage des chaînes reprennent, mais la participation chute. Le mouvement s'arrête le 23 novembre la répression et les divergences syndicales ont produit leur effet.

Les provocations n'ont pas cessé : par exemple le samedi 21 novembre des pneus sont crevés sur les parkings on accuse les grévistes.

Habilement pour diviser, la dernière fournée de 40 mises à pied vise les grévistes les plus actifs, prenant

soin d'épargner les délégués. Au total 105 personnes auront écopé de 305 jours de mise à pieds. La CFDT écrit au président de la république pour dénoncer l'ensemble de la politique Peugeot.

Les négociations s'achèvent le 1<sup>er</sup> décembre à l'unité de carrosserie sur un accord signé par la CFDT, FO, CFTC, CGC et CSL mais non par la CGT. Le texte prévoit entre autres :

- la création de groupes d'analyse dans les ateliers
- la formation à la lecture des feuilles de répartition
- l'aménagement de certains postes de travail
- la mise en place de postes hors chaînes pour des personnes à capacité restreinte
- les conditions de l'affichage des cadences
- la création de 49 postes supplémentaires compte tenu des nouvelles répartitions
- les recours en cas de mutation.

La direction annonce par ailleurs 3 % d'augmentation sur l'ensemble de l'entreprise.

Quelques mois plus tard, la CFDT Peugeot, désireuse d'être reconnue comme interlocuteur valable, signe l'accord sur la réduction du temps de travail. La CGT ne suit pas ; aux élections de délégués du personnel en mars 82, jugée plus combattive elle sort gagnante avec + 2,9 % sur l'année précédente dans le collège ouvrier et 46,52 % des voix. La CFDT réalise 23 % (+0,2 %) FO 10,5 % (-1,2 %), la CFTC 9,5 % (-0,1 %) et la CSL 10,5 % (-1,8 %)

Début 1983, la CFDT avec 25 % des voix obtient le poste de secrétaire du CE grâce aux votes des élus CGC,-FO, CFTC ce que la CGT lui reproche amèrement partout.

Nul doute que ces batailles d'appareils n'affaiblissent la combativité renaissante des ouvriers de Peugeot-Sochaux.

En mars 1983 toutes les organisations syndicales, CGT comprise, donnent leur aval à un accord de classification du personnel ouvrier. 370 000 OS et OP changent de classification avec une revalorisation moyenne du salaire égale à 1,5 %. Le système d'évolution de carrière prévu dans cet accord ferait sauter au plafond bien des ouvriers de Renault Flins ou Billancourt car la promotion dépend non seulement de l'ancienneté et de la polyvalence mais aussi de critères individuels tels que les "qualités personnelles d'adaptation" ou la "contribution active aux améliorations susceptibles d'accroître la compétitivité des produits." ■

## M AUBEUGE M.C.A.



### UNE VICTOIRE SUR LA DURÉE DU TRAVAIL

Cette filiale de Renault (fabrication des FUEGO et R.18) va connaître un conflit important du 28 janvier



au 5 février 82 pour l'application des 39 h. Face aux propositions de la direction de M.C.A. sur la réduction du temps de travail de 6 minutes par jour, soit 30 minutes par semaine, puis 45 mm pour septembre 82, pour les postés seulement, la CFDT majoritaire sur l'usine, avait préparé le terrain de la riposte. L'objectif était d'obtenir l'alignement sur Renault soit :

- 2 h 30 de moins par semaine avec un calendrier aboutissant à des horaires d'équipe de 6 h à 14 h et 14 h à 22 h.
- La 5<sup>e</sup> semaine de congés payés avec maintien des congés d'ancienneté
- La suppression du travail le samedi en 3 x 8
- Un contrat de solidarité avec l'embauche de 84 chômeurs.

La grève est majoritaire : plus de 2 000 travailleurs (en partie immigrés) ; populaire : des techniciens, des agents de maîtrise s'y joignent, seule la CGC y est opposée ; unitaire : tracts, communs CGT, CFDT, CFTC...

La grève tiendra 7 jours avec manifestations de rue, piquets de grève, interpellations au gouvernement. La direction bloque au début, essaie d'intimider, de déménager les outils dont certains se retrouveront aux Presses de Renault Flins.

Après une perte de 2 000 véhicules, la direction cède sur la quasi totalité des demandes.

— Un calendrier jusqu'à l'été 83 est prévu pour les 2 h 30 de réduction d'horaire hebdomadaire avec une compensation salariale plus forte que celle prévue au départ.

— Les congés d'ancienneté sont alignés sur ceux de Renault.

— Les abattements pour maladie sont supprimés. Ces résultats considérés comme une victoire renforcent encore l'audience de la CFDT.

Passée majoritaire de 1976 (33%) à 1981 avec 57,5% des voix, prenant alors la place de la CGT, la CFDT impose un rapport de force tel qu'elle réussit à décrocher des augmentations uniformes pour la sortie du blocage des salaires, contrairement à ce qui se passe chez Renault où le pourcentage est bien coriace. Aux élections de DP de 1982, la CFDT passe à 63% dans le collège ouvrier.

Cette grève, passée inaperçue des médias, contrecarre aussi l'idée que les travailleurs immigrés seraient indifférents à la réduction du temps de travail. ■

# F LINS



## LE PRINTEMPS ARRIVE... LES ILLUSIONS S'ENVOLENT...

L'opinion n'a retenu des conflits de Flins en 82 que celui des OS. Or l'usine a été secouée par des conflits concernant plusieurs catégories d'ouvriers : les OP, les caristes, les OS et P1.

— Les classifications bloquées depuis 1975

Malgré les grèves de 76, 77, 78 (Billancourt, Flins, Cléon), la direction ne répond pas sur les salaires de façon satisfaisante.

Avec l'attribution d'un complément mensuel uniforme de faible montant et revalorisable, ainsi que des versements spéciaux uniformes ponctuels, la Régie invente un nouvel élément de la rémunération lié à la présence et à l'ancienneté, les Unités pratiques d'atelier. Mais le système est tellement compliqué et les montants dérisoires, qu'il passe inaperçu (1978).

Non approuvé au départ par la CGT et la CFDT, le système est amélioré en 1980 et les syndicats signent. 5 UPA (soit 5 années de travail sans absentéisme) apportent 2 points sur le coefficient de base. Ainsi l'évolution à l'ancienneté marque un point.

Mais les critiques ne manquent pas, en tout cas au sein des sections CFDT Flins et Billancourt quant aux risques de division dans le personnel. Là encore, les UPA restent inaperçues.

Le conflit de Billancourt d'octobre 81 remet sur le tapis la question des classifications. On aboutit à un accord en décembre 81 sur « l'évolution de carrière des AP et P1 », avec toujours les mêmes réticences à Flins et Billancourt pour la CFDT. La CGT elle, applaudit. On parle de la « fin des OS à vie ».

Au début des négociations, 5 UPA valent 5 points à condition d'effectuer avec polyvalence. Une « carrière » se dessine du coefficient 165 (embauche) au 185 (nouveau P1 fabrication).

Mais devant le tollé de protestations, l'entreprise nationale renonce aux UPA donc au « présentéisme » pour retenir l'ancienneté dans la toute dernière ligne droite, sauf, et ce sera lourd de conséquences, pour l'initiation. Et c'est là toute l'absurdité de la construction savante. L'acquisition de 5 points supplémentaires s'effectuera au 1<sup>er</sup> février 83 pour ceux qui ont 5 UPA à cette date.

Imaginons 2 ouvriers côte à côte au même coefficient. En 78 l'un a 9 ans d'ancienneté l'autre 2 ans.

Le 1<sup>er</sup> a un grave accident, donc s'arrête de longs mois. Le 2<sup>e</sup> n'a que très peu d'arrêts.

En 78 chacun a eu 1 UPA au départ du système.

Le 1<sup>er</sup> avec ses 13 ans d'ancienneté en 82 n'aura pas eu les 5 UPA au 1<sup>er</sup> février donc il reste à son coefficient. Le 2<sup>e</sup> lui les aura ! et aura 5 points de plus ! La polyvalence (non encore définie) sera exigée après coup.

A Flins le système ne colle pas.

L'absentéisme de maladie, les accidents du travail, les congés sans solde, pèsent lourd et retardent d'autant les OS des chaînes.

La polyvalence est mal accueillie car vécue comme la systématisation de la mobilité arbitraire.

— Concernant les autres catégories, la Régie prend des décisions unilatérales considérées comme un replâtrage. Simplification des essais professionnels, déblocage d'une partie des filières, création de nouveaux coefficients (230 pour les régleurs, 285 pour les agents techniques professionnels, au choix de la hiérarchie alors que le P3 reste au coefficient 215.

— Depuis 1980 le mécontentement latent s'accroît, notamment sur les cadences, les charges de travail, où les conflits de courte durée se multiplient, face aux changements continus d'engagement sur les chaînes — (44 débrayages d'OS entre le 1<sup>er</sup> septembre 81 et le 28 février 82). ■

# F LINS



## L'ÉLITE EXPRIME SON MALAISE

Ceux qu'on appelle « l'aristocratie ouvrière » se sentent mal dans leur peau. Les OP vivent mal d'une part le fait d'être supplantés par les régleurs qui évoluent de carrière sans qualification ni essai exigé, d'autre part, ce qu'ils appellent « le rattrapage des professionnels par les OS » entériné et renforcé pour eux par le protocole de décembre 81. Leurs dernières luttes remontent :

— à 1976 : pour 20 points supplémentaires mais sans issue positive, suite aux divergences syndicales.

— à 1980 : opposition à la présence d'un cabinet d'études SMI (Scientific Management International) visant à rationaliser leur travail et à diminuer les effectifs.

Dans une atmosphère où l'inquiétude se nourrit aussi de la présence d'entreprises sous-traitantes (jusqu'à 30% des travaux de maintenance dans les tôleries), la rancœur s'accroît ; les OP se sentent en péril et se replient sur un esprit catégoriel. Tout cela va s'expri-

mer à l'initiative de la CGT qui colle à ces aspirations, par une série de débrayages du 29 janvier au 16 avril 82.

Les revendications sont classiques : glissement des coefficients par 20 points de plus avec demande de prise en compte de l'ancienneté.

Au départ la CGT tente d'associer les revendications spécifiques des « assimilés » professionnels (contrôleurs retoucheurs) mais elle doit y renoncer face à l'opposition des « vrais » OP de l'entretien et de l'outillage (1 250 personnes sur 2 500 OP).

Misant sur son implantation, la CGT veut faire cavalier seul au début, mais les ouvriers exigent des appels communs soutenus et encouragés par la CFDT qui martèle cette idée.

La CFDT ayant essuyé un échec dans une tentative de mobilisation sur le problème des entreprises sous-traitantes, et une incompréhension sur son analyse de l'évolution de carrière des OS sembla gênée par la tournure très catégorielle du conflit ainsi que sur la forme de lutte choisie (débrayages limités et réduits : 16 pour 26 h !).

La CFDT échoue aussi sur son idée de « contrôle ouvrier » sur l'évolution de carrière ainsi que la mise en cause des sentiments de jalousie des OP.

Les OP ne prennent conscience du manque d'efficacité de leur lutte que trop tard. Ils essaieront de rendre plus spectaculaire leur conflit par une manifestation le 25 mars sur l'autoroute à l'arrivée des cars, ce qui retarda le démarrage des chaînes d'une heure, initiative d'ailleurs appréciée des OS. Mais ce fut tout. Le conflit s'enlisa dans le train-train des débrayages bi-hebdomadaires de 1 h ou 2 h : de 349 grévistes le 5 février, on passe à 1 446 le 18 février et on tombe à 55 le 13 avril.

Isolés des autres usines qui ne bougent pas beaucoup (sauf Choisy et St-Ouen mais trop périphériques) hormis le 10 mars pour une journée d'action sans lendemain, les OP tentèrent une dernière fois de se mettre à l'avant scène : ils voulurent s'imposer à la table de négociations des OS déjà en grève, avec l'appui de la CGT, mais qui voulait « globaliser » les problèmes posés. Les OS se rappellent que les OP ne voulaient pas « mélanger les torchons et les serviettes » et les OP furent remis à leur place.

Alors finalement qu'ont-ils obtenu ?

Lors des négociations auxquelles une trentaine d'OP participent, la direction renvoie le problème des classifications et désamorce la colère en ouvrant le robinet des essais professionnels, en supprimant les restrictions.

Alors qu'en 79 il y a 188 essais (67% de réussite) et en 1981 431 (64% de réussite), nous avons en 1982 1 483 essais (71% de réussite).

— une indemnisation de 105 F par samedi travaillé et récupéré est obtenue (la CGT demandait 200 F puis 150 F)

— une récupération possible sur 4 semaines est acquise (la CFDT demandait sur 10 semaines).

Pourtant ces résultats non négligeables laisseront un arrière goût d'amertume aux OP qui estiment de prime abord ne pas avoir arraché grand chose.

Aux élections de DP de mai, la CFDT perd 5% au profit de la CGT, dans le département entretien, avec un pourcentage d'abstentions encore plus important que d'habitude. ■

## LES CARISTES



### NON À LA PAIE À LA TÊTE DU CLIENT

A l'occasion du nouveau protocole d'accord sur l'évolution de carrière des AP et P1, la Régie voudrait retrouver la souplesse qu'elle estime avoir perdue dans sa politique de rémunération.

Ainsi, pour l'accès au coefficient 180 (P1) et au nouveau P1 à 185, elle veut réintroduire la notion de « mérite » dans l'attribution des 3 indices de ces coefficients (mini, moyen, maxi) pratique tombée en désuétude. Il y a 132 F de différence entre 185 moyen et 185 maxi sur le salaire de base. Mais face à l'opposition des organisations syndicales, la Régie exclut ces « détails » du texte final et se les réserve pour l'application.

Les caristes, déjà tous au P1 180 maxi passent au 185 moyen avec leurs 5 UPA, et sont tous concernés donc. Mais ils ne sont pas les seuls, ils sont des milliers de P1 : peintres, retoucheurs, contrôleurs, mécaniciens etc. et aussi tous les AP qui passeront dans l'avenir du 175 au 180. Pourtant, ce sont les caristes de Flins qui vont battre en brèche la politique de division de la direction. La CFDT de Flins misait sur une mobilisation générale de tous les P1 mais elle essuya un échec de son débrayage d'avertissement le 12 mars (sauf en sellerie-peinture). La CGT ayant refusé de s'y associer. La CGT de Flins préféra plutôt mobiliser une catégorie où elle est bien implantée depuis des années : les caristes.

Le 26 mars, elle lance, seule, un appel de 2 h aux caristes de sellerie. Devant l'insuffisance des propositions de la direction, le 30 mars les caristes gardent leurs engins de manutention. La grève illimitée, certes pas prévue par la CGT est partie, ce qui donne à la CFDT l'occasion d'ancrer sa bataille manquée sur le maxi du P1.

Les caristes estiment que la Régie attaque de front un acquis chèrement obtenu par d'autres luttes (72,75), dans lesquelles ils ont d'ailleurs renforcé leur sentiment de catégorie professionnelle, possédant un véritable métier, sortis du rang des OS.

Par ailleurs plane sur eux la menace d'extinction de leur profession par les mutations technologiques (chariots filoguidés, transtokeurs, magasins dynamiques...) d'une part, et la volonté de la Régie de mixer leur travail avec celui d'ouvrier de production, d'autre part.



## LA RÉGIE KO AU BOUT DE DEUX ROUNDS

Le conflit touche, du 30 mars au 8 avril, la grande majorité des caristes des secteurs principaux de production (332 grévistes le 7 avril).

L'efficacité de la grève va s'accroître lorsqu'après avoir pratiqué une guérilla permanente contre l'approvisionnement des chaînes par la maîtrise, les caristes décident de planter leurs engins au bout des chaînes mécaniques (avant les essais des voitures finies) bloquant radicalement la production (de 1 600 véhicules par jour on passe à 900 le 3, et zéro le 6 avril). Ce durcissement, qui ira même jusqu'à la garde des engins par les caristes, grévistes de nuit, fait directement suite au rejet par un vote des caristes des premières propositions de la direction le 2 avril (244 non, 45 oui).

Jouant sur les divisions syndicales (la CGT semblant plutôt favorable à la reprise, la CFDT se prononçant nettement contre), la direction feint la surprise de ce résultat pourtant prévu par les 25 caristes présents à la table des négociations. Elle essaie même de culpabiliser la CFDT.

En effet, le calendrier de passage au maxi n'est proposé que pour 70% d'entre eux, 30% n'ayant aucun délai précis, ce qui perpétue la division.

La direction améliore alors son calendrier accepté par 172 oui contre 78 non le 8 avril, les caristes le considérant comme un compromis honorable, voire une victoire.

L'échelonnement du passage au maxi est prévu pour tous les P1 185 à Flins, en fonction de l'ancienneté dans le poste, s'étalant jusqu'à fin 82 pour la plupart, et fin 83 pour le reste.

Mais il n'est pas établi de règle fixe générale de passage au maxi, la Régie se réservant donc une porte de sortie pour appliquer ce qu'elle avait prévu au départ, à ceux qui deviendront P1 par la suite.

Par contre, la pénalisation due aux accidents de travail et aux congés sans solde pour obtenir les 5 UPA est annulée. Les ouvriers qui avaient pris du retard pour ces motifs dans l'acquisition des UPA et donc des 5 points supplémentaires vont changer de coefficient plus tard, voire même rétroactivement.

Avec une indemnisation de 50% des heures de grève. Une clause de non sanction pour événements survenus pendant la grève déclanchera les foudres de la CGC. Malgré la popularité certaine de cette grève tant parmi les OP, les techniciens et employés que les AP de l'usine, la forme de la lutte rendit les travailleurs spectateurs, y compris l'ensemble des autres P1 concernés. Un appel à la grève générale de tous les P1 le 1<sup>er</sup> avril ne fut qu'un demi succès.

Certes, lorsque les caristes sont empêchés par 2 fois par la maîtrise de rentrer leurs engins en mécanique, les OS laissent leurs jeux de cartes pour se mobiliser et les aider à rebloquer les chaînes.

Certes, le montant des collectes de solidarité, effectuées le jour du vote, attestent aussi de ce soutien moral effectif, et ce, malgré les collectes séparées des syndicats encore très divisés (en tout près de 3 millions

AF). A ce sujet d'ailleurs, les caristes, en dépit de l'influence forte de la CGT, insistèrent pour la réalisation de l'unité syndicale, mais de façon certainement insuffisante pour obtenir des expressions écrites communes.

Désarçonnée par la ténacité des caristes qui ne se satisfaisaient pas des solutions acceptées au Mans, à Cléon ou Sandouville, la Régie manifesta un embarras remarqué.

Entre le possible souci de conciliation pour éviter une aggravation des tensions dans cette usine difficile, entre une possible intervention gouvernementale pour que la Régie n'apparaisse pas encore comme un patron de combat, et entre la venue du 1<sup>er</sup> ministre Mauroy à Billancourt le 8 avril pour signer sereinement le contrat de solidarité, les raisons ne manquent pas pour expliquer l'attitude de la direction de la Régie.

Quoi qu'il en soit, elle n'utilisa ni les moyens de répression classique, ni la fermeture de l'usine, ce qui fut lourd de conséquences pour la suite. ■

## F LINS



## UNE GRÈVE PEUT EN CACHER UNE AUTRE

Pendant la grève des caristes, les AP (Agents Productifs) des chaînes ont eu le temps de discuter et de préparer leur tour, et les raisons ne manquent pas.

L'effet miroir joue à plein. A peine les Clarks des caristes redémarreront-ils que les OS des chaînes mécaniques envahissent à leur tour le bout des chaînes. Aucune voiture ne sortira encore ce 8 avril.

La grève s'étend vite à 4 secteurs clés de l'usine avec un noyau permanent de 1 500 grévistes en grève illimitée : ceux de mécanique et sellerie ont leur quartier général au bout des chaînes, ceux de la tôlerie R5 et R18 restent dans leurs ateliers.

Un meeting quotidien après le défilé dans toute l'usine tient lieu d'assemblée générale où se fait le point de la situation, se déroule devant la direction puis au point chaud, en mécanique.

En fait, c'est le plus fort mouvement d'OS depuis 68, touchant des milliers de travailleurs de tous les ateliers qui suivent l'appel de 3 h quotidien, et prouvant que le conflit n'est pas isolé, même s'il est mal perçu par une partie des ETAM et des OP.

La fermeté de départ de la direction refusant de négocier tant qu'il y aurait blocage des chaînes, entraîne d'une part la colère des OS qui y voient une discrimination dans le traitement par rapport aux caristes, d'autre part de rudes débats sur cette tactique quasi militaire d'arrêter la production.

L'installation dans une grève par délégation de pouvoir, où le plus grand nombre reste spectateur faisant



confiance aux plus durs pour gagner, entraîne le risque d'une minorisation et d'un affaiblissement du conflit, portant sur des revendications générales. On passe alors à un blocage dit « cool » plus souple, consistant à tourner constamment en défilé autour des chaînes sans bloquer le bout, mais en s'autorisant quelques pauses, cafés, et musique...

Entre temps la direction aura fermé l'usine 2 fois.

Au bout de 2 jours de grève, elle lock-oute la plupart des OS de la fabrication 7 000 sur 18 000 d'effectif total, pour rouvrir 2 jours après, croyant avoir calmé ce qu'elle analyse être un coup de colère sans lendemain. Mais cela ne fait que relancer la grève de plus belle.

Suite au refus de ses premières propositions jugées dérisoires et trop partielles, la direction referme l'usine pour les 22 et 23 avril (étendu jusqu'au 28 en fait), elle dénonce le conflit comme minoritaire, et elle envoie des lettres de menaces à plusieurs grévistes. L'atmosphère se tend. Des incidents ont lieu entre grévistes et maîtrise en sellerie, puis au bâtiment tôlerie R5 où les grévistes prennent leur revanche d'avoir été expulsés la nuit précédente par la maîtrise du bâtiment R18, en pourchassant les agents de maîtrise qui déguerpissent vite de l'atelier. Mais la direction de la Régie ne cherche pas d'affrontements sanglants et abandonne ses armes traditionnelles répressives à peine commencées.

Le gouvernement s'en mêle alors au bout de 5 jours.

Il nomme un chargé de mission pour remettre en contact les parties et les négociations reprennent le 23 et le week-end suivant.

Alors que déjà près de 30 000 voitures sont perdues, la direction continue de ne proposer que des solutions partielles sur les classifications. Or, un des motifs principaux de la grève est le rejet de la division engendrée par le nouveau système de « carrière ». Cela se traduit par la demande :

- du P1 pour tous en chaîne
  - de la suppression des restrictions restantes pour avoir les 5 points supplémentaires.
- Mais il y a aussi :
- l'affichage des cadences avec augmentation des effectifs
  - la 5<sup>e</sup> semaine au libre choix.

Une revendication qui fera les gorges chaudes des éléments de droite et de certains médias est rajoutée, bien que n'entraînant pas l'unanimité ; la demande de paiement du billet de voyage de congés payés.

La direction s'empresse de vouloir en discuter, croyant à un élément de désamorçage du conflit lui permettant d'évacuer le problème de fond du travail à la chaîne posé par les OS, effectivement en grande majorité immigrés, mais aussi parmi lesquels il y a de jeunes Français.

De même sur la 5<sup>e</sup> semaine, la direction annonce assez vite la possibilité de l'accoler aux congés payés pour les immigrés. Elle accepte aussi de discuter sur les cadences. Mais elle bloquera jusqu'au dernier moment une solution satisfaisante sur les classifications.

Au bout de 3 semaines, au moment où l'issue semblait devenir dramatique, le gouvernement met alors tout son poids pour que ce test social national ne le mette pas trop dans l'embarras, ce qui ne l'empêche pas de chercher des raisons extérieures à tous ces conflits

préoccupants (extrême gauche, concurrents étrangers ?). La Régie est donc sommée d'avancer « d'ultimes propositions » le 28 avril.

### « LES DÉLÉGUÉS DE CHAÎNE »

Cette structure de représentation des travailleurs existe en Italie où elle est apparue dans la foulée du mai rampant de la péninsule en 1969. Par groupe de 50 environ, les ouvriers élisent leur délégué à bulletin secret mais sur bulletin blanc, celui qui parmi eux sera le délégué. Il n'y a pas comme en France de candidature déposée.

Les délégués de chaîne sont officiellement reconnus en Italie.

La mise en place des délégués de chaîne chez Citroën et Talbot répondait d'abord à une nécessité : mettre en place des représentants des organisations syndicales qui se substituent dans les ateliers aux collecteurs CSL.

En effet le nombre de délégués du personnel, élus conformément à la loi, était beaucoup trop faible, voire même négligeable pour prendre en charge la situation issue des grèves. Les délégués de chaîne ont la plupart du temps été choisis par l'organisation syndicale, mais avec le consentement des adhérents du secteur. Il n'y a pas eu de vote à l'italienne.

La revendication de prise en charge par l'entreprise du coût des voyages aux vacances.

Cette revendication, un peu surprenante a priori, ne l'est cependant pas. Les travailleurs immigrés considèrent comme logique une prise en charge par l'entreprise du prix du transport pour qu'ils puissent retourner une fois par an dans leur famille.

Ils s'adressent à ce sujet à la fois aux patrons et aux comités d'établissement.

Les CE de Renault Billancourt et Flins apportent une aide au voyage, mais les organisations syndicales tentent de transférer ces redistributions d'argent sur la RNUR elle-même.

Il faut ajouter que la revendication sur les billets de voyage n'a pas fait l'unanimité parmi les grévistes de Flins, car beaucoup savaient qu'elle choquerait les travailleurs Français et diviserait profondément. C'est d'ailleurs ce qui s'est produit, La CFDT a tenté de rattrapper la situation en l'intégrant dans le chèque vacances destiné cette fois à tous les travailleurs.

Elles seront approuvées par 976 oui contre 158 lors d'un vote à bulletins secrets, événement sans précédent à Flins, les travailleurs OS immigrés n'ayant jamais accepté de pratiquer cette forme de démocratie. Les OS considèrent les résultats comme une victoire marquée autre fait unique par un tract commun CGT-CFDT-FO, intitulé « On a gagné ». En plus de l'accrolement possible de la 5<sup>e</sup> semaine pour les immigrés, de 20% de réduction sur le billet de voyage, de l'affichage d'éléments sur les cadences et la production ainsi que la communication des temps individuels d'opération, un système de formation doit être mis en place pour faire accéder les OS et P1 occupant les coefficients 165, 170, 175 et 180, au coefficient supérieur en plus de l'effet des UPA. Une prime mensuelle d'attente de 100 F est instaurée, comme pour les presses de Billancourt, exemple cité par la CFDT, en attendant la promotion. D'ici fin 82, la quasi totalité des AP devraient passer P1.180 minimum. Les heures de grève sont payées à 30%, les lock-out à 70%. La clause de non sanction pour fait de grève, obtenue par les caristes ne pouvait pas ne pas l'être pour les OS, ayant d'ailleurs encore en mémoire les licenciements de 73 et 78 suite aux grèves.

Elle fut obtenue à l'arraché, 1 heure avant le vote final. Elle était donc un enjeu. Et la CGC en alimenta

longuement sa prose par la suite, manifestant sa perte de confiance dans une direction jugée trop faible d'avoir cédé à ces « grévistes minoritaires qui attentaient à la liberté du travail ». La CGC était même allée jusque chez le 1<sup>er</sup> ministre porter une pétition à ce sujet. Elle en eut le remerciement d'une bonne partie de la maîtrise, des ETAM, des Cadres qui basculèrent pour plus de 15% en sa faveur aux dépens de la CGT et la CFDT, aux élections de mai, la plaçant 1<sup>re</sup> organisation du 2<sup>e</sup> collège.

Le comité de grève mis en place après le 1<sup>er</sup> lock-out, a traduit la forte implication des travailleurs dans la grève, et était une réponse aux divisions très fortes des organisations syndicales au début du conflit.

Soutenus et encouragés par la CFDT, la CGT étant plus méfiante, une trentaine d'ouvriers furent désignés par consensus par les grévistes qui les considéraient comme les animateurs naturels dans les ateliers en grève, et capables de les représenter aux négociations avec la direction. Ils lui mèneront d'ailleurs la « vie dure ».

Prenant part aux réunions intersyndicales, rendant compte aux grévistes, assumant l'organisation du vote final, ils ont été un élément déterminant de l'issue positive du conflit. Certains d'entre eux se retrouveront candidats délégués à la CGT et plus nombreux à la CFDT. On doit au comité de grève l'existence des tracts communs intersyndicaux malgré les divergences, ce qui n'empêche ni les expressions autonomes, ni la course de vitesse entre la CGT et la CFDT pour informer au plus vite les travailleurs.

La CGT de Flins, tiraillée entre sa volonté de ne pas réitérer l'erreur de Billancourt et sa politique de défense de l'entreprise nationalisée et de relance de la production automobile française, n'évita pas certaines bévues.

Tentée constamment par la valorisation de son organisation, elle refuse au départ toute expression commune avec la CFDT et FO. C'est elle qui est à l'instigation de la revendication sur le billet de voyage, voulant prouver qu'elle est le meilleur défenseur des travailleurs immigrés. Venu de Billancourt pour la circonstance, un leader marocain très populaire du fait qu'il sait valoriser les sensibilités culturelles des maghrébins, ne parvient pas à compenser une erreur magistrale. Suite à un ultimatum de la direction sur le déblocage des chaînes, les militants CGT désertent l'atelier de mécanique durant quelques heures le vendredi 15 avril, le matin, à un moment décisif. Les grévistes interprétèrent cette absence sinon comme un lachage du moins comme la volonté d'en finir au plus vite.

La CFDT s'en tira mieux. Malgré la crainte des lock-out démobilisateurs et d'une issue dramatique, elle se trouva d'autant plus à l'aise dans cette épreuve de force qu'elle n'avait pas approuvé l'accord de décembre 81, elle avait alors l'occasion de prouver la justesse de sa position. Le débat sur le blocage des chaînes traversa aussi la CFDT Flins qui, n'osant pas contredire ouvertement les caristes, les avait laissés bloquer les chaînes, contrairement à une décision prise après l'échec de la grève des presses en 78 de ne plus favoriser cette forme d'action...

Ce débat réglé, non sans contradictions internes par la suite des événements, la CFDT trouvait aussi dans ce conflit l'occasion de remettre au grand jour le débat

sur le travail à la chaîne et les OS, ainsi que d'ancrer son objectif de contrôle des cadences. Cette grève était aussi pour la CFDT le moyen de dire que le changement était inévitable et indispensable dans une entreprise nationalisée, devant justement montrer l'exemple.

Les travailleurs des 4 secteurs clés lui accordèrent leur confiance aux élections de délégués du personnel en mai 82. Elle obtint de 51 à 58% dans ces ateliers. Sur l'usine, elle passa de 36,1% à 47,8%, la CGT reculant de 52,8% à 43,6%. FO, qui représentait 11% à Flins, paya sa participation à la grève d'une perte de 2,5%, ses électeurs anticommunistes et racistes, n'ayant pas compris le soutien actif aux grévistes, d'autant plus que cette organisation ne réussit pas à avoir d'orientation originale qui la démarquerait des 2 autres organisations syndicales.

FO, dirigée par des membres du RPR, mais traversée de courants divers, en tira les conclusions pour le conflit suivant. ■

## CITROËN



### À L'ASSAUT D'UNE BASTILLE

Est-ce l'impact du conflit de Flins auquel s'ajoute une goutte d'eau qui fait déborder le vase, à savoir cet odieux tract raciste déposé à des centaines d'exemplaires dans les vestiaires ?

Est-ce en avril 1982 la venue des inspecteurs du travail dans l'usine pour préparer des élections de délégués du personnel sous contrôle judiciaire, qui a encouragé les travailleurs à reconquérir leur dignité ? Toujours est-il que celle qui passe pour une prison des temps modernes — Citroën Aulnay — va connaître sa révolution.

C'est une vraie forteresse patronale à l'ancienne mode : vigiles, chiens policiers, travailleurs intérimaires embrigadés « apportent l'aide » nécessaire au bras musclé de la direction : la CSL.

De septembre 75 à avril 76, 31 opérations de commandos matent ceux qui veulent sortir de ce carcan. La peur règne.

Citroën y retrouve son compte, les salaires ouvriers sont de 18% inférieurs à ceux de Renault. Un OS gagne 3 700 F net par mois. Un système dit des « commissions » accentue l'arbitraire des rémunérations.

Après le 10 mai 1981, l'espoir né des discours gouvernementaux sur la liberté se concrétise enfin, les élections vont être surveillées. La CGT présente 36 candi-

ats au lieu de 6 précédemment, la CFDT commence à s'implanter. Mais la CSL ne l'entend pas de cette oreille, deux militants marocains, un des candidats CGT et un nouveau délégué syndical CFDT sont passés à tabac. La colère monte.

A la mi-avril premier débrayage d'un quart d'heure des OS de mécanique suivi d'un deuxième d'une demi-heure à la carrosserie.

Le 22 avril, 3 heures de grève, les ouvriers réagissent aux propos racistes d'un agent de maîtrise lequel avait lancé « je ne discute pas avec les bougnoules, vous n'êtes que des esclaves ». Cela donnerait 3.800 « esclaves » immigrés sur 5 500 OS.

Le 23 avril au soir, 1 500 ouvriers défilent dans les ateliers pour les libertés et contre les cadences infernales.

Le 26 avril la grève est totale. Le premier mai, lors du défilé cégétiste, la foule acclame un imposant cortège Citroën.

La direction, les employés, la hiérarchie et la CSL se barricadent dans l'usine. La grève se déroule donc à l'extérieur. Les ouvriers organisent des piquets tout autour de l'établissement, de nombreux affrontements les opposent aux éléments de la CSL. Les forces de l'ordre déployées, bienveillantes vis-à-vis des grévistes, évitent les heurts trop graves.

Parti de la base, le conflit s'étend non sans difficultés à l'usine de Levallois. Là les agressions contre les militants CGT se multiplient.

Citroën Asnières, puis St-Ouen ne suivent qu'après des interventions en force montées de l'extérieur par la CGT.

Les revendications sont communes dans tous les Etablissements :

- 400 F pour tous
- l'affichage et la baisse des cadences
- le P1 pour les caristes
- le libre choix de la 5<sup>e</sup> semaine de congés
- des élections libres et plus généralement la garantie des libertés.

Au départ la CGT refuse de siéger lors de discussions au côté de la CSL. Elle exige avec les travailleurs sa dissolution. Mais l'objectif apparaît vite irréalisable car le gouvernement ne veut pas se laisser embarquer sur un tel terrain. Finalement un circuit vidéo, sur proposition de la CFDT, permet de sortir de l'impasse, la CSL occupant une pièce séparée.

Seuls les délégués participent aux négociations, la crainte reste trop vivace pour que les travailleurs veuillent affronter la direction de vive voix. Reste que la délégation de pouvoir en faveur des syndicats se renforce d'autant. Commencées le 15 mai, les négociations sont rompues deux jours plus tard. Lorsque Citroën durcit le ton entamant 40 procédures de licenciement, le ministre du travail nomme le 21 mai un médiateur J.-J. Dupeyroux.

Mais le PDG de la firme au chevron, M. Lombard, persiste, pour lui « il s'agit d'une guerre avec la CGT, guerre économique, sociale et politique » (interview au matin le 24 mai).

J. Auroux, ministre du travail, déclarait le 19 mai à l'Assemblée Nationale : « la situation chez Citroën est inacceptable au regard des libertés tout court. Dans cette entreprise aussi il faudra que les choses changent dans le sens du progrès social et que la direction cesse de se considérer comme au-dessus des lois ».

De part et d'autres, les manifestations de rue se succèdent. Côté grévistes les 28 avril, 6 et 26 mai, côté CSL les 12 et 25 mai. Ce dernier jour la direction prend la tête de 20 000 personnes qu'elle paye et transporte en provenance de toutes les usines, mais une partie d'entre elles ne parvient pas à cacher son malaise vis-à-vis de ces initiatives patronales.

Une campagne raciste se déchaîne contre les grévistes, elle tente de minimiser le conflit dénonçant « ces immigrés manipulés ». *Le Figaro* et *Le Quotidien de Paris* accueillent complaisamment des déclarations de cet accabit.

Toutefois le directeur général du personnel, M. Cuzet, admet : « les travailleurs immigrés, oh vous savez ils sont encore là pour 20 ans, on a trop besoin d'eux ! » Durant une longue période la direction espère toujours briser la grève, pour y parvenir elle emploie les grands moyens : personnel d'autres usines déplacé sur Aulnay, provocations telles que jets de boulons par hélicoptère sur le parking où se regroupent les grévistes... Elle compte sur la politisation des conflits.

La CSL, après avoir rencontré Chirac et dénoncé sans cesse les atteintes à la liberté du travail, accepte cependant les recommandations Dupeyroux. Le PDG de Citroën acquiesce également aux recommandations jugées positives tant par la CGT que par les grévistes, bien qu'il les trouve « coûteuses et conduisant à quelques lourdeurs dans la gestion des relations avec le personnel ».

La CGT méfiante vis-à-vis d'une médiation n'a que peu collaboré avec elle, par contre la CFDT bien que faible dans l'action, s'y est très largement investie espérant en tirer avantage par la suite.

Les recommandations comprennent :

- 10% d'augmentation en 1982, avec au minimum 400 F supplémentaires échelonnés du 1<sup>er</sup> juin à la fin de l'année.
- la transparence sur tous les éléments du salaire
- la suppression progressive du statut des « commissionnés » par alignement général sur ceux-ci
- la modification de la grille des classifications par la disparition des 2 coefficients les plus bas et la mise en place de deux échelons supplémentaires. Un schéma de déroulement de carrière apparaît mêlant comme chez Renault polyvalence et ancienneté, cette dernière étant privilégiée au départ
- l'affichage des cadences
- la réglementation des processus de mutation pour éviter l'arbitraire
- la possibilité pour les travailleurs immigrés d'accéder aux congés principaux non pas la 5<sup>e</sup> semaine entière mais des reliquats de congés du fait que Citroën ne veut pas renoncer à la fermeture traditionnelle des usines en fin d'année
- l'annulation des menaces de licenciement
- la création, sur propositions de la CFDT, de deux instances de concertation pour une première durée de un an :

- la commission des libertés dont le président est nommé par le vice-président du conseil d'état se réunira au minimum une fois par mois sur l'application du droit syndical (circulation des délégués, locaux syndicaux, utilisation des interprètes etc.)

- une commission mixte, présidée par la direction régionale du travail ou son représentant, se saisira

chaque mois des questions pendantes sur les salaires et les conditions de travail.

Les acquis les plus importants tournent autour des libertés mais de là à proclamer comme la CFDT « la mise sous tutelle de Citroën »...

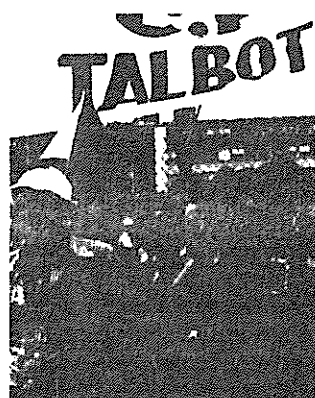
Le vote de reprise se déroule le 27 mai à mains levées, celle-ci a lieu dans l'euphorie le 1<sup>er</sup> juin. Mais une semaine plus tard les travailleurs débrayent pour obtenir l'application de ce qu'ils ont obtenu. L'autoréduction des cadences s'amorce, de nombreux secteurs n'assurent que 70 à 80% de la production antérieure. Citroën riposte en menaçant de mettre Aulnay au chômage et en fermant effectivement Levallois deux jours en juin.

Les ouvriers se sont massivement syndiqués à la CGT, celle-ci totalise à Aulnay plus de 2 000 adhérents contre 300 à la CFDT. La CGT a fait de Citroën un enjeu national. Elle a mis à profit l'implantation communale en Seine-Saint-Denis et dans les Hauts-de-Seine, mobilisant aussi bien des moyens importants (repas, cars...) que des dizaines de permanents. Les OS immigrés de Citroën ont le sentiment d'avoir enfoncé un coin, ils ne craignent plus une CSL pour eux, vaincue, ébranlée, laminée. Pourtant la division Français - immigrés existe. Lors des élections de délégués du personnel à Aulnay le 22 juin la CGT l'emporte nettement.

Avec 57,5% des voix, elle gagne 48%, la CFDT passe de 1,5% à 5,3%. La CSL perd près de 50% et 2 000 voix, elle réalise 33% au lieu de 82,5% l'année précédente.

Le 1<sup>er</sup> décembre la CGT confirme. Aux élections du CE elle obtient 5 sièges sur 90 dans le premier collège et 60,2% des voix. Dans les autres usines la même tendance s'affirme. A Levallois la CGT gagne 32% et totalise 53,3% tandis que la CSL recule de 70% à 39,7%. A St-Ouen la CGT passe à 41,7% (+ 13%)... Il s'agit vraiment d'un tournant en région parisienne. ■

**T**ALBOT



**UN BASTION  
ÉBRANLÉ**

Pour la vitrine Talbot, ce sont quarante cercles qualifiés, fleuron de l'entreprise. La firme de Poissy a souvent changé d'actionnaire principal : Ford-Simca-Chrysler, mais elle a toujours su gérer son personnel avec une main de fer, mêlant la carotte et le bâton. La carotte, ce sont les subventions au Comité d'Eta-

blissement, plus du double que chez Renault, qui permettent des repas à bas prix ou de beaux cadeaux de Noël, ce sont les prêts ou les logements que l'on obtient facilement en passant par les délégués CSL.

Le bâton, c'est la discipline impitoyable imposée par les agents de maîtrise secondés par la CSL, les mutations arbitraires, les licenciements pour un rien, voire les agressions physiques.

Mais depuis la reprise des filiales européennes de Chrysler par Peugeot, le système hiérarchie-CSL-conseillers sociaux, perd de sa crédibilité. La situation du personnel se dégrade sans cesse.

En 1977 il y avait encore 27 000 travailleurs sur le site de Poissy, il n'en reste plus que 17 500 au 31 décembre 1981. Pour la seule année 81 on compte 3 000 licenciements pour cause économique.

Par ailleurs Peugeot décide de ramener les rémunérations, traditionnellement voisines de celles pratiquées chez Renault, au niveau en vigueur dans le groupe PSA. En 1978, 79, 80, 81, les augmentations générales s'élèvent respectivement à 8,5%, 6%, 6% et 10,5% alors que l'indice INSEE évolue ces mêmes années de 9,7%, 11,8%, 13,5% et 13,4%.

La perte du pouvoir d'achat s'accroît encore en 1981 pour les ouvriers de production avec non moins de 60 jours chômés payés à 50%.

Les grilles officielles de salaire disparaissent de la circulation, auparavant il y avait 11 taux par coefficient, maintenant nul ne sait combien il en existe ; l'individualisation du salaire, à la tête du client selon les travailleurs, au mérite selon la direction, apparaît la règle.

La baisse d'influence de la CSL se traduit dès les élections prud'homales de décembre 1979. Dans la section Industrie la CGT totalise un peu plus de 40% des voix et la CFDT près de 7%. Ces résultats ne désarment pas la direction, elle continue comme auparavant sa politique répressive.

— Entre 1978 et 1980, plus de mille travailleurs sont licenciés en moyenne chaque année pour fautes diverses, alors que le même chiffre n'est que de 150 à Renault Flins.

— Lorsqu'au début de 1980, une vingtaine de caristes se mettent en grève, la direction les licencie immédiatement pour refus de travail, peu importe si elle sera ensuite condamnée devant les tribunaux.

La même année un militant CGT du 2<sup>e</sup> collège se trouve viré pour vol de microfilm, il accuse la direction d'avoir monté l'affaire de toute pièce. De même Talbot tente de licencier plusieurs candidats CGT aux élections tant en 1980 qu'en 1982.

La CSL a vu son audience décroître, mais elle tient bon, aux deux élections de 1982 en mars et mai réalisées sous contrôle judiciaire en présence d'inspecteurs du travail, elle reste majoritaire. La CGT et la CFDT atteignent à elles deux entre 35 et 40% des voix dans le premier collège.

Durant le conflit Citroën les membres de la CSL et une bonne partie de la hiérarchie se livrent à de multiples provocations pour dissuader toute velléité de grève. Ils essaient de créer un climat de terreur, mais peine perdue. Le 2 juin, à peine les ouvriers de Citroën ont-ils repris que l'atelier du ferrage cesse le travail le soir. La CSL intervient immédiatement, des bagarres éclatent avec 400 et 500 ouvriers décidés à se venger de tout ce qu'ils ont subi durant des années. Il

y a des blessés, essentiellement côté CSL, transportés à l'hôpital.

Rapidement la grève s'étend à tout le bâtiment B3 : la carrosserie et le montage sont complètement arrêtés. Les organisations syndicales CGT et CFDT estiment à 3 000 par équipe le nombre des grévistes, la direction affirme 1 500 en tout.

Dans les défilés fusent des slogans qui vont faire fortune « la CSL à la poubelle » « finis les ricards, les mouchards ».

La plateforme revendicative comprend :

- 400 F d'augmentation de salaire pour tous
- l'établissement des libertés individuelles et syndicales
- la 5<sup>e</sup> semaine de congé au libre choix
- le maintien des remplaçants sur les chaînes et l'augmentation des temps de pause
- l'affichage des cadences et des effectifs
- 40% de réduction sur le billet d'avion pour les travailleurs qui retournent dans leur pays aux vacances
- le versement de l'acompte sur le 13<sup>e</sup> mois fin juin et non fin juillet.

Le 3 juin la direction tente une nouvelle fois de déloger les grévistes du B3. Le directeur du personnel lui-même, M. Hemery, rentre dans le bâtiment à la tête d'hommes casqués, protégés par des boucliers, armés de barres de fer et de lances à incendie. Les heurts sont violents et la manœuvre échoue. Talbot orchestre alors une grande campagne de presse pour dénoncer le terrorisme d'une minorité. La direction annonce que M. Hemery, grièvement blessé, a perdu un œil dans les affrontements. Par la suite cette information s'avère fautive. Le ministre de l'intérieur s'émeut, G. Defferre déclare qu'il est prêt à maintenir l'ordre

public dans l'entreprise si la direction le demande. Des forces de police sont déployées autour de l'usine.

Talbot tente de discréditer la grève, elle ferme l'usine le 7 juin dans le but de « remettre le matériel en état ».

La CGT s'inquiète de la tournure des événements. Pour calmer les esprits elle organise durant plusieurs jours des manifestations dans la ville de Poissy en dehors de l'usine. Les ouvriers d'abord satisfaits de ces défilés à l'extérieur, finissent par se lasser des allées et venues entre l'usine et l'agglomération.

Par deux fois Talbot demande aux forces de l'ordre d'évacuer les ateliers, celles-ci s'exécutent mais n'y restent pas. Chaque fois les ouvriers reviennent le lendemain.

Les organisations syndicales mettent alors fermement en garde les pouvoirs publics contre l'utilisation de la police, à partir de ce moment celle-ci restera dans les environs mais à l'écart.

La CFDT est favorable au retour dans l'usine, la CGT s'aligne sur la position des grévistes, l'occupation du B3 commence (11 juin). Les ouvriers pointent leur carte de grévistes auprès de chaque organisation syndicale séparément, les adhésions affluent, la CGT en enregistre 3 000, la CFDT 1 300.

CGT et CFDT se partagent d'ailleurs plus équitablement que lors du conflit Citroën les moyens matériels (repas, cars) mis à la disposition par les Municipalités PC et PS.

Une manifestation a lieu devant le siège de PSA à Paris le 16 juin, un gala de soutien, mal préparé et mal annoncé, se tient à Poissy le 19 juin.

Le 21 juin, la direction Talbot reprend directement l'offensive contre les travailleurs en annonçant 20 procédures de licenciement. Le même jour elle tient



une conférence de presse pour justifier sa politique sociale, faisant par exemple ressortir qu'elle a mis 7 salles de prières à disposition. Dans l'usine les ouvriers du B3 s'aperçoivent que des outils sont déménagés la nuit. Par ailleurs, plusieurs ateliers fonctionnent toujours la nuit pour alimenter le bâtiment A10, lequel continue de sortir des voitures. Le 23 juin au soir les grévistes décident d'occuper le bâtiment en 3 x 8. La direction répond le lendemain par la fermeture du B3 qu'elle ne réalise pas concrètement. Un appel aux forces de l'ordre reste cette fois sans réponse.

La CFDT pose la question de l'occupation durant le week-end. La CGT n'y est pas favorable, elle ne tient pas à provoquer de nouveaux incidents et préfère laisser approvisionner le A10.

Les divergences entre les deux organisations s'étalent publiquement. La CGT renvoie chez eux les ouvriers convoqués par la CFDT. Cette dernière regrette que la direction ait pu fabriquer des pièces le samedi et le dimanche. Elle propose la constitution d'un comité de grève aux côtés des organisations syndicales, mais les travailleurs ne sont pas prêts à accepter une structure qui apparaît comme un acte de défiance vis-à-vis de la CGT. Chacune des deux organisations développe ses propres initiatives, puisque la CFDT n'a pu réaliser l'unité comme elle le concevait. La CGT dissuade ses sympathisants de se rendre au meeting d'un dirigeant confédéral cédétiste, elle critique de même vertement une lettre pétition aux pouvoirs publics, que font signer les militants CFDT.

Les contre-offensives de la CSL se multiplient, activement soutenues par la direction de Talbot.

Le 10 juin 4 000 personnes dont 1 500 venues de l'extérieur manifestent dans Poissy. Les dirigeants de la CSL reconnaissent eux-mêmes qu'il ne s'agit pas d'un succès.

Le 22 juin les sous-traitants de Talbot se mobilisent à partir d'un tract ultra réactionnaire du SNPMI, qui assimile les « atteintes à la liberté du travail » et les lois Auroux.

Enfin voit le jour un « Comité des Talbot qui veulent travailler ». Il fait envoyer 6 000 lettres recommandées au président de la République, paraître des encarts dans les journaux, distribuer 60 000 tracts dans les Yvelines et 20 000 aux 24 heures du Mans. Il occupe la mairie de Poissy nuit et jour à partir du 28 juin annonçant qu'il ne la quittera qu'après l'évacuation du B3. Les forces de l'ordre délogeront au bout de quelques jours les occupants à la demande du maire communiste. Le comité monte également un grand spectacle en plein-air dans Poissy : la fabrication d'une Samba devant les habitants. Les négociations vont se dérouler en trois phases.

Le ministre du travail intervient immédiatement en nommant un chargé de mission qui réunit les protagonistes autour d'une table à la Préfecture de Saint-Germain-en-Laye. Le gouvernement souhaite en terminer rapidement, ce nouveau conflit n'est pas du meilleur effet juste au moment où se déroule le « sommet de Versailles ».

S'appuyant sur les atteintes à la liberté du travail, qu'il continue de faire constater par huissier, le directeur de Talbot laisse les discussions s'enliser. En quatre jours ses propositions salariales progressent de... 10.F, elles sont passées de 130 F prévus initialement

au 1<sup>e</sup> juin à 140 F. Le blocage des salaires intervient le 11 juin, la direction s'en saisit pour refuser de discuter plus avant sur ce point, c'est la rupture. Le représentant des pouvoirs publics, de son côté, signifie nettement qu'il n'est plus possible de débattre des augmentations immédiates.

Les organisations syndicales ne veulent pas accepter une telle logique, elles insistent sur le fait que la grève a démarré avant le blocage.

Le conflit Talbot va-t-il donc devenir un conflit test mettant en cause la politique gouvernementale ? Une exception sera-t-elle consentie pour Talbot comme le laissait entendre G. Marchais après un entretien privé avec Pierre Mauroy ? Finalement il n'y aura ni conflit test, ni exception.

La CGT et la CFDT saisissent après ce premier échec la commission régionale de conciliation, structure paritaire patrons-syndicats présidée par le Directeur régional de la main-d'œuvre et de l'emploi. Ses travaux n'aboutissent pas plus, les organisations syndicales n'acceptent toujours pas de voir écarter les salaires et les garanties sur les libertés (18 juin).

Le recours à un médiateur apparaît comme l'ultime solution. Cette fois la CGT le demande officiellement.

Le ministère du travail aurait préféré éviter la répétition du scénario Citroën. L'institutionnalisation des procédures de médiation met les pouvoirs publics dans une position permanente d'arbitre qu'ils ne souhaitent pas assumer. Les travailleurs et les organisations syndicales se trouvent également confrontés à une question difficile : un médiateur ne dépossède-t-il pas les grévistes du rapport de force qu'ils détiennent, car est-il envisageable de rejeter ses conclusions ?

J. Auroux ne cache pas non plus son agacement devant certaines attitudes de la CGT. Il rejette catégoriquement la demande d'annulation des élections de mars et mai 1982 chez Talbot, soulignant qu'il n'existe aucune base légale pour y parvenir. Quelques hauts fonctionnaires laissaient perfidement entendre que de toute façon rien ne se réglerait avant la fin du congrès confédéral de la CGT à Lille.

Le 23 juin, J.-J. Dupeyroux se retrouve médiateur, il remet ses recommandations le 1<sup>e</sup> juillet. Celles-ci présentent bien des similitudes dans l'esprit et dans la lettre avec celles en vigueur chez Citroën, nous ne les détaillerons donc pas, nous contentant d'indiquer quelques aspects spécifiques.

Sur les salaires, une prime ponctuelle de 400 F tombera le premier novembre, et d'ici la fin de l'année à la sortie du blocage, chaque membre du personnel recevra au minimum 200 F de plus par mois.

Aux deux commissions existantes chez Citroën et reconduites chez Talbot, s'en ajoute une troisième « commission d'étude pour le développement de la formation des OS » présidée par une personnalité désignée par le ministre du travail. Par ce biais, le médiateur donne suite aux propositions de la CFDT sur la formation.

Sur les salaires, la pillule laisse un goût amer, mais les grévistes votent à une écrasante majorité la reprise, près de 4 000 d'entre eux s'expriment lors du scrutin à bulletins secrets. Le sentiment d'avoir gagné, notamment sur les libertés et sur l'évolution professionnelle prédomine largement.

Le 5 juillet l'usine accueille Krasuki et Sainjon. Meetings et défilés se succèdent. ►

La direction de Talbot envoie une lettre à J.-J. Dupeyrou pour exprimer « toutes réserves sur la mise en application... de vos recommandations » puisque la fabrication ne s'est pas effectuée normalement ce jour.

Elle dénonce dans le même courrier la mise en place des délégués de chaîne. Les conflits futurs se profilent immédiatement. ■

# T

## ALBOT-CITROËN



### UNE RENTREE EXPLOSIVE

Qui aurait pu croire à une normalisation rapide des rapports sociaux dans les usines Talbot et Citroën de la région parisienne après les conflits du printemps...

J.-J. Dupeyrou ne parlait-il pas dès les premières lignes de ses recommandations destinées à clore le conflit Citroën.

«... de la fragilité de la paix sociale dans laquelle s'effectuera la reprise du travail...».

Les contentieux, les rancœurs restent des plaies bien vivantes. Alors fixons les acteurs du drame.

Les directions d'entreprises, bien que préoccupées, en apparence tout au moins, par la sortie de la production, n'ont pas avalé leur défaite.

Elles cherchent à démontrer que les OS, organisés majoritairement dans la CGT, deviennent un facteur de désordre, de paralysie.

Elles vont jouer l'affrontement ; l'application des recommandations Dupeyrou traîne, les signes tangibles d'un changement profond de comportement n'existent pas.

La CSL et la hiérarchie qui furent des années durant les deux piliers complémentaires de l'ordre disciplinaire, veulent reconquérir le terrain perdu, quitte à se transformer en nouveaux martyrs à travers de multiples provocations.

Les ouvriers décident de ne plus s'en laisser compter, ils en ont assez subi, finie l'autorité par l'arbitraire et le favoritisme. Finies les cadences de travail qui oppriment, finie la présence des « mouchards » de la CSL dans les ateliers. Les plus déterminés imposent l'unité des OS, il n'est pas question d'accepter la moindre faille face à des adversaires haïs de longue date.

La CGT, forte de sa victoire, sait qu'elle va devoir la consolider non sans contradictions d'ailleurs : d'un côté la volonté de produire français pour améliorer les positions sur les marchés automobiles, d'un autre côté la nécessité impérieuse de valoriser les aspirations immédiates des travailleurs.

La CGT ne cache pas sa volonté hégémonique ; une autre organisation syndicale se réclamant de la lutte des classes n'est pas nécessaire, que ce soit sur sa droite ou sa gauche.

La CGT a consenti beaucoup trop de sacrifices, le plus souvent seule, pour accepter facilement une quelconque concurrence.

Les militants CFDT, faiblement soutenus par leurs instances nationales, amplement dominés par l'activisme de leur partenaire, hésitent entre plusieurs solutions : livrer prioritairement la bataille contre la triologie direction-maîtrise-CSL, ou dénoncer les attitudes qu'ils jugent anti démocratiques de la CGT.

Dans les ateliers les délégués de chaîne, structure non légale, continuent d'assurer d'une part le lien entre les travailleurs et l'organisation syndicale, d'autre part les fonctions de représentation face à la hiérarchie y compris après l'élection de délégués du personnel, conformes aux nouvelles majorités.

A l'automne 1982 la CGT revendique 220 délégués de chaînes à Talbot Poissy et la CFDT une soixantaine. Le cadre conflictuel est bien tracé.

Les débrayages vont se succéder : appels limités pour exiger le respect des recommandations Dupeyrou, grèves localisées sur la charge de travail, arrêts pour obtenir le départ de tel ou tel individu trop marqué dans l'atelier par son passé CSL ; débrayages aussi contre les pertes de salaire occasionnées par les grèves précédentes ; cycles sans fin donc, d'autant que la hiérarchie riposte elle-même par des arrêts de travail dont profitent les directions pour ne pas payer les ouvriers. Les affrontements verbaux deviennent monnaie courante, les bousculades et les accrochages physiques s'avèrent inévitables.

Dès le retour des vacances fin août, Talbot engage une procédure de licenciement contre 8 ouvriers, pour la plupart délégués de chaîne CGT. A six d'entre eux la firme de Poissy reproche des violences, à deux autres des refus de travail.

Le 7 septembre la CGT, suivie par la CFDT, lance une grève illimitée pour annuler les licenciements, dès le lendemain Talbot recule et transforme les sanctions en mises à pied. La CSL, appuyée par le syndicat autonome et FO, répond à son tour par la grève, l'usine reste encore paralysée plusieurs jours, Aulnay prend tout de suite le relais. Le 10 septembre, au vu des feuilles de paie, la CGT appelle à un débrayage car les augmentations prévues n'ont pas été appliquées. Citroën propose rapidement le 13 septembre une avance de 300 F mais la maîtrise cesse à son tour le travail pour demander le licenciement d'un ouvrier accusé de voies de fait sur un contremaître. Ses camarades imposent sa présence dans l'usine, la hiérarchie réagit à chaque fois en arrêtant la production. Ce va-et-vient dure jusqu'au 21 septembre, jour où un compromis est trouvé sur une mutation de l'ouvrier licencié dans un autre établissement du groupe PSA.

En novembre-décembre un scénario analogue à celui d'Aulnay ou Poissy, se déroule à Levallois, mais cette fois le délégué de chaîne accusé de violences est effectivement licencié. Dans cette usine, Citroën a trouvé une parade à la combativité par les journées chômées qui commencent à tomber. Levallois n'est plus un lieu stratégique dans la politique industrielle de la firme au chevron. Les entreprises automobiles se plaignent amèrement de la qualité du travail et du nombre insuffisant de voitures sorties des chaînes depuis la fin des conflits. A Aulnay, la direction déclare ne pouvoir sortir que 750 voitures par jour au lieu de 830 auparavant.

vant. Quant aux retouches, elles concerneraient 80% des véhicules au lieu d'un tiers.

A Poissy, Talbot prétend devoir se contenter de 1 200 voitures par jour au lieu de 1 450 normalement.

Le ton monte jusqu'au jour où le PDG de Citroën lance, le 10 décembre 1982, « Citroën Aulnay pourrait être fermé si cela continue ». Mais il n'en sera rien. Une vaste campagne se développe. Citons-en quelques exemples :

*Paris Match* du 10 septembre titre « l'automobile française en danger de mort ».

M. Delubac, directeur central de Peugeot pourfend publiquement le 14 septembre les délégués de chaîne « cette invention diabolique ».

Toujours le même mois, une pétition de l'encadrement Citroën proclame : « Depuis le mois de juin les troupes cégétistes ne cessent de renforcer un climat de terreur et de violence ».

Une lettre de la direction Talbot au personnel de Poissy s'intitule le 5 novembre « produire ou détruire ».

*Le Figaro* du 9 novembre s'écrie « je l'ai vu on détruit Citroën ».

Talbot ventile à ses cadres une étude démontrant qu'il faut savoir répondre à la violence par la violence, mais ce sont 3 hommes de main de la CSL, dont la triste réputation n'est plus à faire, qui sont écroués à Poissy (26 novembre).

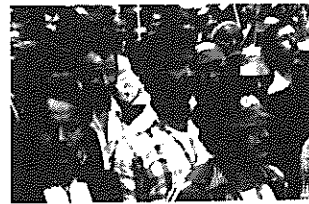
Prise sous un feu nourri de critiques, la CGT accuse les directions de Citroën et Talbot, tout en essayant d'apaiser les esprits. Le 13 septembre en plein conflit à Aulnay, H. Krasucki déclare « ne pas envenimer les choses ». Les médias prennent un malin plaisir à constater les différences d'attitude entre les responsables nationaux et une base intractable.

Contre leur gré, les pouvoirs publics sont obligés d'intervenir directement. Les présidents des commissions des libertés désignés par le ministère du travail ne parviennent pas à instituer un dialogue entre des parties décidées à en découdre. Ils hésitent à taper sur la table, si bien que les réunions se succèdent sans effet. Les commissions des libertés vont-elles mourir sous le poids des invectives inconciliables ?

Le ministre du travail, Jean Auroux, n'a d'autre recours que d'entrer dans l'arène. Ses positions oscillent au fil des événements. Début septembre il négocie

directement avec Sainjon, secrétaire de la métallurgie CGT, et Talbot, la transformation des licenciements en mises à pied. Quelques jours plus tard, il met en cause les grèves déclenchées par la CGT à Aulnay sur les salaires, en soulignant que nul ne peut ignorer le blocage des rémunérations. En novembre, il accepte le licenciement d'un ancien candidat CGT aux élections de délégués du personnel à Levallois, contre l'avis de l'inspecteur du travail, puis il s'exclame en décembre, toujours à propos des événements ayant trait à cette même usine « il faut que la direction prenne enfin ses responsabilités dans les événements qu'elle contribue en partie à créer par ses maladresses et son impéritie ». ■

## R ENAULT



### LE 3<sup>e</sup> ROUND

La RNUR estime s'être beaucoup mieux tirée des conflits du printemps que son concurrent français. Le directeur de l'usine de Flins ne manque pas de le souligner à ses détracteurs internes chaque fois qu'ils reprochent à la direction de ne pas avoir pris de sanction en avril 1982.

Pourtant le compromis accepté par tous va rapidement devenir un compromis boiteux, les ouvriers gardant la ferme impression d'avoir été grugés. Aux difficultés pour obtenir l'ensemble des données indispensables dans le cadre de l'affichage des cadences, s'ajoute un malentendu évident. Les travailleurs attendaient de l'affichage qu'il entraîne par lui-même une baisse des cadences, ils sont déçus de constater que la pluie de chiffres ne change rien. Mais surtout la désillusion s'installe sur les classifications. Un processus de formation sur de nouveaux postes de travail devait entraîner la transformation de la prime d'attente de 100 F par mois en coefficient supérieur.

La Régie Renault commence par prétendre, en s'appuyant sur l'accord de décembre 1981, que les ouvriers P1 au coefficient 180 ne pourront obtenir le coefficient 185 qu'après 5 ans : pour eux la formation n'apportera rien. Le texte d'avril 1982 ne comportait pas une telle restriction.

De toute façon la lenteur du processus de formation attise le mécontentement. Lors des négociations durant le conflit, la direction avait indiqué quelques échéances : juillet 82 pour une partie du département sellerie, décembre 82 pour une partie du département mécanique.

Dans les faits il s'avère que la formation s'achèvera au plus tôt en sellerie à la fin du premier semestre 1983... Dans plusieurs départements elle n'a pas commencé au début 1983, notamment en tôlerie R5.

La direction du secteur peinture déclare quant à elle, qu'elle ne sait pas quelle formation donner.

S'ajoute au contentieux d'avril un problème qui





découle de l'accord sur l'évolution de carrière des OS et P1. La filière arrive en butée au coefficient 185 ; ceux qui ont atteint ce stade ont le sentiment d'être définitivement bloqués, ils constatent qu'ils seront rattrapés par les autres. L'absence de passerelle vers les filières d'ouvriers professionnels saute aux yeux. Deux ateliers de l'usine de Flins montrent les signes avant-coureurs d'une explosion : la tôlerie R5 et la peinture.

En tôlerie R5 la répartition dans les coefficients est comparativement aux autres grands départements plus défavorable d'où la colère des ouvriers face à l'incertitude de l'entreprise. Les relations avec une bonne partie de la hiérarchie s'y avèrent depuis plusieurs années particulièrement tendues.

En peinture les pistoleurs laque demandent depuis longtemps la reconnaissance de leur qualification professionnelle, ils ont conscience de ne pouvoir être remplacés du jour au lendemain, leur « coup de patte » vaut bien l'ouverture sur le P2.

La facile victoire remportée par les ouvriers de la cataphorèse, un des ateliers de la peinture, ouvre la voie aux autres. Ces ouvriers ont obtenu après quelques heures de grève (novembre 82) une prime compensatrice de travail en horaires décalés.

Successivement les travailleurs de l'étanchéité, du ponçage, les pistoleurs laque et apprêt, déposent leurs revendications, multiplient les délégations et s'engagent dans quelques débrayages d'avertissement.

Le département peinture commet l'erreur de laisser entendre qu'il pourrait être favorable à une prime qualité de 300 F à l'étanchéité. Un refus quelque peu brutal de répondre positivement aux revendications des pistoleurs déclenche les hostilités le 6 janvier 1983.

Tôlerie R5 ou Peinture ? L'histoire des ateliers a tranché.

Tout de suite les grévistes prennent la décision de bloquer physiquement les installations, les empêchant ainsi de fonctionner, même au ralenti, avec des régleurs ou des agents de maîtrise. Très vite en amont comme en aval les ouvriers se retrouvent sans travail spectateurs de la grève des peintres. En peinture donc 200 pistoleurs, ponceurs et accrocheurs de pièces sur 800 ouvriers présents dans l'atelier entament une grève bouchon classique. Les revendications rassemblent un peu tout.

D'abord l'évolution dans la grille des classifications avec un glissement vers le coefficient supérieur soit le P2 coefficient 195 pour les pistoleurs laque, le P1 185 et 180 pour la plupart des autres. Vient ensuite 300 F de plus par mois, mais les peintres l'entendent pour eux spécifiquement et non pas pour l'ensemble des travailleurs de la RNUR.

Deux points touchent en apparence aux conditions de travail : le passage du quart d'heure de douche à 25 minutes de douche payées, et la revalorisation des niveaux risque santé. En réalité il s'agit de primes compensatoires aux mauvaises conditions de travail, les ouvriers continuant de s'engouffrer dans une voie traditionnellement ouverte par le patronat.

Enfin deux demandes concernent la modification d'installations en raison des inconvénients qu'elles présentent.

La Régie Renault qualifie la plateforme des grévistes de démagogique, elle en évalue le montant à plus

de 800 F par mois. Dès le lundi 10 janvier elle met au chômage forcé près de 11 000 travailleurs.

A Billancourt durant décembre 1982, les pistoleurs confrontés à la robotisation menacent de passer à l'action si la Régie Renault ne leur garantit pas à vie la prime « fourgonnette » déjà évoquée à l'occasion des conflits de l'automne 1981. La RNUR détend l'atmosphère en acceptant de négocier, elle présente un projet écrit. Survient la grève de Flins, elle réveille les peintres de Billancourt qui rejoignent leurs camarades le 11 janvier sur la même plateforme à laquelle ils ajoutent évidemment la garantie de la prime fourgonnette. Largement majoritaire parmi les pistoleurs d'une équipe, la grève l'est beaucoup moins sur la deuxième : 70 grévistes d'un côté, 20 de l'autre.

Là encore l'efficacité est assurée par le blocage des chaînes empêchées d'avancer par des obstacles placés en travers.

Mais contrairement à Flins, Billancourt ne sera pas lock-outé.

Les élections de délégués du personnel ont lieu le 20 janvier, la Régie Renault préfère ne pas risquer un report qui braquerait à coup sûr la CGT. En effet cette dernière espère confirmer le résultat qu'elle vient d'enregistrer aux élections du Comité d'Etablissement il y a un peu moins d'un mois. La CGT a réussi à regagner plus de la moitié de ce qu'elle avait perdu en 1981 au profit de la CFDT, laquelle n'a pas su développer une pratique syndicale permettant de transformer ce qui fut un vote momentanément anti-cégétiste en adhésion à une autre sensibilité.

La Régie Renault compte sur la proximité de ces élections pour en terminer si besoin est à Billancourt.

Le Lock out de Flins s'explique facilement. En avril 82 la présence dans l'usine de travailleurs « désœuvrés », témoins d'une lutte menée par d'autres, a servi de détonateur aux conflits suivants. Le chômage devrait cette fois désamorcer les velléités ultérieures.

Surtout la RNUR espère, si elle parvient à en finir rapidement, récupérer la production des quelques jours perdus par des séances de travail le samedi. Comme d'habitude à Flins les travailleurs lock outés restent chez eux, la CFDT va alors tenter d'améliorer le rapport de force avec les ateliers présents. Deux grèves éclatent l'une au centre livreur le 11 janvier, l'autre au département des traitements électrolytiques le 13 janvier.

Au centre livreur, 80 ouvriers sur 400, surtout immigrés, concentrés au chargement des trains ne veulent pas cette fois renouveler leur « erreur » d'avril 82. A l'époque ils ne s'étaient pas joints à leurs camarades de l'usine, si bien qu'il leur avait fallu débrayer seuls un mois plus tard pour obtenir la prime d'attente de 100 F qui leur était refusée.

Leurs revendications s'articulent autour du P1, des 300 F pour tous, et d'une prime d'intempérie réclamée depuis des années.

L'électrolyse n'a pas connu de conflits importants depuis septembre 1970, ce secteur a une réputation disciplinaire accentuée, certains l'appellent « l'Argentine ». Au départ 150 ouvriers et ouvrières sur 300 dans les équipes de jour débrayent, la grève mêle hommes et femmes, français et immigrés, mais petit à petit ces derniers deviendront largement prédominants par l'abandon progressif des autres. ▶

La plateforme revendicative comprend l'attribution de la prime d'attente de 100 F à 50 travailleurs qui ne l'ont pas obtenue, le passage au coefficient supérieur dont le P1 sur les lignes de traitements électrolytiques, les 300 F pour tous, la généralisation du quart d'heure de douche payé, l'octroi de primes de nuisance, ainsi que la possibilité de quitter les postes en chaînes 5 minutes avant la fin du travail.

Au centre livreur comme à l'électrolyse, les grévistes sont minoritaires sur l'ensemble de l'atelier, mais majoritaires en des endroits clés particuliers ; déterminés ils décident de bloquer l'ensemble de la production de leur département en occupant jour et nuit comme le week end.

De la même manière qu'en peinture, la Régie Renault ne bouge pas au centre livreur, par contre signe avant coureur, elle joue partiellement l'affrontement à l'électrolyse. Là elle tente de remettre en marche les installations avec des agents de maîtrise, elle amène des huissiers qui multiplient les constats lors des inévitables incidents.

La RNUR cherche d'abord à résoudre le conflit des peintres de Flins car elle a besoin des R5. au bout d'une semaine de discussions elle propose une série de primes liées à la spécificité de l'atelier : aux uns elle

octroie 140 F de plus par mois, aux autres 85 ou 55 F, quelques uns n'ont rien.

Les ouvriers trouvent le montant des primes insuffisant, de même ils acceptent mal en l'état les divisions introduites. Un vote à bulletin secret traduit sans ambiguïté ces sentiments. Par 165 voix contre 2 et un nul, les peintres en grève rejettent le lundi 17 janvier les propositions de la direction.

Ayant échoué à Flins, la RNUR se tourne vers Billancourt. Elle propose aux peintres un montage de primes qui s'élève à 155 F par mois, elle garantit la prime fourgonnette et indemnise les heures de grève à environ 40%. Les pistoleurs acceptent sans difficultés ce compromis, les organisations syndicales tant CGT que CFDT préfèrent d'ailleurs en terminer juste avant les élections de délégués du personnel.

Le 20 janvier la CGT gagne 7,4% sur l'année précédente, tandis que la CFDT recule de 6,2%. Mais la première n'a pas le temps de savourer sa victoire et la seconde de digérer sa déception.

Dans la foulée des peintres, les ouvriers de la sellerie et de la mécanique débrayent à leur tour. Mais seuls les 400 travailleurs de la sellerie, secteur où les influences CGT et CFDT s'équilibrent, continuent, bloquant l'usine. Leur plateforme revendicative s'avère très diversifiée : du début de la grille des classifications au coefficient 180, des 300 F pour tous en passant par la

Renault-Billancourt - automne 1981



baisse des cadences et la formation professionnelle jusqu'au logement.

Cette fois la Régie Renault a acquis la conviction qu'elle ne peut plus régler les conflits atelier par atelier, de toute façon l'effet boule de neige fonctionne. Il est clair que même si les peintres de Flins reprennent le travail sur une solution analogue à celle de Billancourt, d'autres secteurs de Flins bougeront à leur tour. La seule solution réside maintenant dans une révision de la politique salariale 1983 puisqu'il n'est pas question de toucher dans l'immédiat aux classifications. La RNUR va mettre plusieurs jours à l'élaborer en liaison avec les pouvoirs publics.

A la sortie du blocage des salaires, l'entreprise nationale proposait 7% pour 1983, auxquels s'ajoutaient 1,5% au titre d'un contrat de compétitivité et 40 F en fin d'année sur le complément mensuel uniforme. Aucune organisation syndicale n'avait signé. La CGT tient aux 8% définis par le gouvernement, la CFDT souhaite une revalorisation du complément mensuel.

A nouveau malgré des menaces, la RNUR renonce à lock-outer Billancourt. Son PDG annonce l'ouverture de nouvelles discussions à la fois au niveau central et dans les départements concernés. D'abord il semble poser comme préalable la cessation des entraves à la liberté du travail, mais devant la fermeté des grévistes aussi bien à Flins qu'à Billancourt, il y renonce.

La RNUR abandonne toute idée de contrat de compétitivité, elle échelonne 8% sur l'année 1983 et accorde au 1<sup>er</sup> février 120 F dans le cadre du complément mensuel uniforme jusqu'au coefficient hiérarchique 220, au-delà l'augmentation n'est plus que de 40 F.

Globalement la masse salariale n'est que très peu modifiée, par contre sa redistribution s'effectue en faveur des ouvriers, ces derniers obtenant un peu plus de 10% sur l'année 1983. Toutes les organisations syndicales signent sauf la CGC qui lance une véhémente campagne contre l'accord « scélérat ».

En peinture à Flins, la direction s'aligne sur les 155 F de Billancourt pour les pistoleurs, les autres ouvriers de l'atelier obtenant 85 ou 79 F suivant les cas. Les primes sont garanties et il n'y a plus de laissés pour compte. Les grévistes additionnent tout ce qu'ils ont acquis, 275 F pour les uns, 205 F ou 190 F par mois pour les autres. Après 3 semaines les pistoleurs considèrent ces résultats comme satisfaisants, ils n'ont plus mauvaise conscience par rapport à leurs camarades de l'atelier car les acquis bien qu'inégaux ne sont négligeables pour personne. Finalement les pistoleurs ne sont pas fâchés qu'un écart se creuse. Un dernier point manque d'entraîner une nouvelle rupture. La direction s'engage oralement à ce qu'il n'y ait pas de sanctions, mais elle refuse de l'écrire puisqu'il n'y a pas eu d'incidents. A ce moment le directeur de Flins parle même de bannir le mot sanction des rapports sociaux au cours de conflits.

Les ouvriers ne l'entendent pas de cette oreille, ils n'ont pas confiance. Finalement le directeur prend l'engagement lors d'une séance du Comité d'Etablissement convoquée à cet effet et le compte rendu officiel est immédiatement distribué aux grévistes.

La reprise du travail est votée à une large majorité le jeudi 27 janvier, (107 voix pour, 29 contre) l'indem-

nisation des heures de grève s'élève à 40% il faut y ajouter 4 samedis récupérés.

Simultanément la situation se débloque au centre livreur non sans quelques échauffourées, car la Régie Renault veut évidemment expédier les voitures fabriquées.

La RNUR accepte d'accorder une prime risque santé aux ouvriers du « fer », elle donne un premier calendrier d'évolution dans les coefficients ainsi que la garantie d'organiser la polyvalence souhaitée, une fois n'est pas coutume, par les travailleurs concernés.

Un deuxième conflit s'achève donc.

A l'électrolyse par contre la situation reste figée. Ce secteur est d'autant plus marginal que la RNUR a pu sous traiter la majeure partie de la production. Dès les premières heures du conflit, la prime d'attente de 100 F avait été étendue, mais depuis le piétinement se prolonge. Cette grève sert d'otage.

En sellerie à Billancourt, les ouvriers ne se contentent pas des 120 F pour tous, ils décident sans hésitation de continuer la grève. La direction tente d'orienter les discussions sur la formation à la polyvalence mais elle se heurte à une vive hostilité. Pour les travailleurs de la sellerie, comme pour la plupart de leurs camarades OS des usines de la région parisienne, polyvalence signifie toujours mobilité arbitraire et diminution de la maîtrise acquise par le savoir faire sur un poste donné.

#### UN REBONDISSEMENT PREVISIBLE

A Flins tout le monde sait que les lock-outés attendent une indemnisation substantielle. La Régie Renault commence par proposer 35% d'indemnisation et 4 samedis récupérés obligatoires, le rappel des ouvriers s'étale sur 3 jours. Dès le lundi matin 31 janvier, un premier débrayage d'avertissement animé par des retoucheurs français se déroule en tôlerie R5. L'après-midi la RNUR passe à 60% d'indemnisation et 3 samedis récupérés obligatoires.

Les 1<sup>er</sup> et 2 février les ouvriers de la sellerie, français et immigrés effectuent 2 heures de grève à l'appel de la CFDT. Quant aux travailleurs de la tôlerie R5 ils partent en grève illimitée ; ils étaient décidés à en découdre avant le conflit de la peinture, ils se saisissent de l'indemnisation du chômage pour vider leur sac. Ils bloquent le transfert assemblage général, à nouveau c'est la grève bouchon.

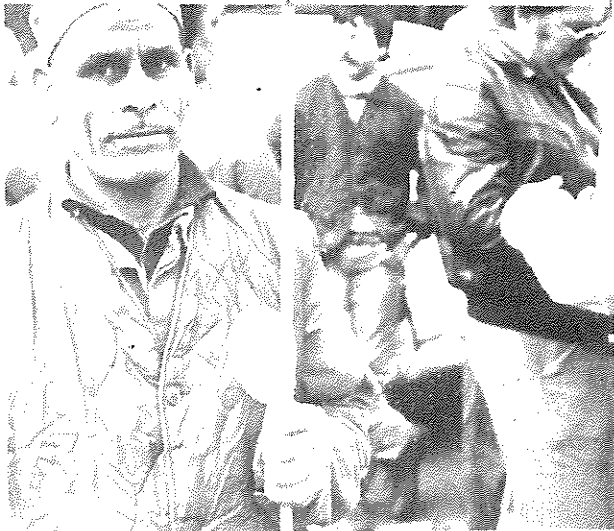
La RNUR essaie de remettre en marche les installations avec les agents de maîtrise, une partie des ouvriers s'y oppose occupant l'atelier y compris la nuit, les constats d'huissiers commencent, avec leur cortège habituel : propos peu amènes, quelques accrochages physiques ou jets de bouteilles ici sans conséquences graves.

Mercredi 2 février la Régie Renault propose 74% d'indemnisation et 3 jours récupérés non obligatoires. Les ouvriers de la tôlerie R5 acceptent mais ils exigent une clause de non sanction, sur ce point la RNUR ne veut rien savoir. La grève continue.

Se saisissant d'une exigence formulée par la CGT, la direction organise sur ses dernières propositions une consultation à bulletin secret de tous les travailleurs qui ont été mis en chômage. Elle espère isoler les grévistes de la tôlerie R5. La CFDT appelle à l'abstention, quelques urnes sont brisées en tôlerie R5.

Sur les bureaux de vote qui ont pu être dépouillés, le

## Réduire le temps de travail



résultat de la consultation se révèle peu probant : 1 090 voix pour les propositions de la direction, 1 068 contre et 3 555 abstentions. La RNUR engage une ordonnance sur requête en demande d'expulsion devant le tribunal de grande instance de Versailles. Vendredi 4 février ce dernier rejette la demande puisqu'il n'y a plus d'entraves à la liberté du travail depuis la veille au soir.

Lundi 7 février, les ouvriers de la tôlerie R5 reprennent le travail s'engageant à réagir s'il y a des sanctions. Les ouvriers de l'électrolyse ne peuvent plus tenir très longtemps d'autant qu'après 5 semaines le nombre des grévistes s'amenuise de jour en jour. Ils cessent leur mouvement le 8 février sur la promesse qu'une partie d'entre eux obtiendra après étude une prime de nuisance. Ils ont également acquis la mise en place d'un processus de formation et l'établissement d'un système de remplacement correct lors des pauses individuelles sur les lignes de traitement.

La sellerie de Billancourt a repris le 3 février dans une atmosphère plutôt lourde. La CGT a obtenu ce qu'elle souhaitait : « l'accord salarial le plus vaste qui ait été signé depuis 10 ans à la Régie » selon les propos de H. Krasucki le 28 janvier. Pourtant les négociations n'avancent guère aussi bien sur les temps de repos que sur les classifications.

Après l'octroi d'un plan de formation sur 2 mois, la création d'un groupe paritaire sur la polyvalence et l'attribution d'un versement ponctuel de 250 F, la CGT favorise la reprise dans l'équipe où elle est la mieux implantée, l'autre doit suivre à contrecœur.

Les travailleurs ont largement participé aux négociations lors des différents conflits de Flins et Billancourt, consacrant une habitude maintenant bien ancrée. Ce processus assure une indéniable cohésion

entre les grévistes et les organisations syndicales au-delà des divergences qu'elles manifestent. En sellerie à Billancourt, la coordination permanente des négociateurs impulsée par la CFDT, acceptée par la CGT, fait pratiquement office de comité de grève sans en porter le nom.

La volonté des peintres de se battre pour eux-mêmes, empêchera malgré les tentatives, toute jonction entre les différents conflits qui se déroulent simultanément à Flins. Les peintres n'accueillent pas négativement les autres luttes mais ils ne veulent pas mélanger. En ce sens janvier 83 constitue plutôt un recul par rapport à avril 82.

Toutes les contradictions qui apparaissent dans les stratégies respectives des organisations syndicales laissent libre cours aux supputations orientées des médias. Ainsi la majorité de la presse considère-t-elle le premier vote des peintres de Flins comme un désaveu des syndicats, alors que sur le terrain la CFDT avait clairement laissé entendre que le résultats du scrutin serait négatif. Ainsi au lendemain des « ouvertures » du PDG de la RNUR, la non reprise du travail entraîne-t-elle le 26 janvier des titres significatifs :

*Le Matin* « Renault les syndicats débordés »

*Le Figaro* « Renault les syndicats récusés : la base échappe à leur contrôle »

« La surenchère syndicale » (*Le Matin* 110 janvier) apparaît souvent comme un des fils conducteurs indispensables pour décrire les événements.

Au départ la CGT ne masque pas son embarras. G. Lebescond, secrétaire du cartel CGT Renault déclare le 8 janvier « Un tel battage sur un conflit sectoriel a pour but de masquer la réalité ». La réalité c'est entre autres la consultation que la CGT organise dans les usines Renault sur les propositions salariales de la direction pour 1983.

Le 16 janvier Sainjon, secrétaire de la fédération des métaux CGT répond à une interview de l'AFP « nous refusons de porter des chapeaux qui ne nous reviennent pas. Nous ne sommes pas la première organisation syndicale à Flins. Que ceux qui ont cette responsabilité l'assument jusqu'au bout. Les travailleurs vont peut-être se poser la question si la CGT avait été majoritaire, est-ce que les choses se seraient passées de la même façon ? »

Mettant bruyamment en cause les imprécisions du texte proposé par la direction, la CGT parvient à repousser le premier vote des peintres du vendredi 14 au lundi 17 janvier, mais sans influencer le résultats.

Après la reprise des peintres de Billancourt, après le résultat des élections dans cette usine, H. Krasucki lance le 21 janvier oubliant allègrement la grève qui démarre en sellerie :

« les problèmes des peintres sont des problèmes réels mais c'est l'attitude brutale de la direction et l'absence d'interlocuteurs prêts à trouver des solutions qui ont conduit les travailleurs à la grève. Des conflits se résolvent plus aisément et de manière plus constructive dans les usines où la CGT est fortement implantée que dans les entreprises où l'on a réussi à l'affaiblir. »

Lorsque la CFDT tente de mobiliser les travailleurs lock outés sur l'indemnisation à 100% des jours chômés, la CGT avance préalablement l'idée d'une consultation organisée par la direction sur les propositions de la RNUR, comme si un patron consentirait à infléchir ses choix sur le seul résultat d'un vote... Et

lorsque la Régie Renault accepte enfin la consultation dans les circonstances ambiguës décrites plus haut, G. Lebescond dénonce après le succès du boycott : « les extrémistes de la CFDT qui ont tenté et en partie réussi à faire peur aux travailleurs »...

A Flins même, la CGT soutient sans réserve la grève des peintres, par contre ses militants ne participent pas aux occupations les nuits et week ends au centre livreur comme à l'électrolyse.

Majoritaire en peinture, la CFDT Renault Flins, attaquée de toutes parts doit se défendre d'avoir déclenché un conflit en fonction de la proximité des élections au Comité d'établissement. Elle réussit la jonction avec la CFDT Renault Billancourt, d'où l'extension de la grève dans cette usine. Ce fait mérite d'être souligné car le passage d'un Etablissement à l'autre n'est pas si fréquent à la RNUR ; l'exemple précédent remonte à 1973 avec les grèves des presses à Billancourt, Flins et Sandouville.

La CFDT Renault Flins échoue cependant sur une bonne partie de ses objectifs. Au nom de l'unité des travailleurs, elle parvient non sans difficulté, à convaincre les ouvriers du centre livreur de laisser sortir les voitures commandées et payées par les membres du personnel de l'usine, par contre elle ne réussit ni à fonder en une seule les trois grèves qui se déroulent simultanément, ni à maintenir jusqu'au bout en peinture l'unité des pistoleurs et ponceurs.

Le comble de l'imbroglio est atteint lors du conflit de la tôlerie R5 sur le paiement à 100% des jours chômés. La majorité des militants CFDT tente de montrer aux ouvriers que le blocage physique des chaînes se retourne contre eux car il empêche les autres travailleurs antérieurement lock outés de se battre avec eux. Le noyau dur, soutenu activement par une autre partie des militants CFDT, ne veut rien entendre.

Constatant les interrogations qui apparaissent sur la CFDT, la CGT ne prend pas position lors des meetings et soutient en sous-main le blocage.

Il faudra la disparition volontaire des militants CGT une nuit où les affrontements avec la maîtrise risquent de dégénérer, il faudra que la RNUR renonce à citer plusieurs militants CGT en référé pour que la CFDT obtienne le déblocage du transfert assemblage général et regagne la confiance des ouvriers de la tôlerie R5.

La CFDT Renault Billancourt se dépense sans compter lors des conflits de peinture et sellerie face à une CGT rendue activiste sur le terrain par sa mésaventure de l'automne 1981.

Au niveau national, la Fédération de la Métallurgie CFDT prend ses distances. Dès le 12 janvier, son secrétaire G. Granger déclare qu'il faut « limiter le conflit aux revendications des ouvriers peintres. » La Confédération CFDT préfère rester discrète sur les événements eux-mêmes pour s'en prendre en termes généraux au travail à la chaîne et au taylorisme.

A Renault Flins les élections du Comité d'Etablissement se déroulent les 16 et 17 février.

Dans le collège ouvriers, la CFDT maintient l'influence qu'elle a acquise en mai totalisant 47,4%. La CGT recule de 3 points avec 40,3%.

FO qui, cette fois, a soutenu les revendications mais non les grèves, retrouve son électorat avec 12,2%.

Remarque intéressante, il n'y a pas de vote immigré univoque. Par rapport à mai 82, la CFDT progresse

ou régresse selon les secteurs, tout dépend de l'activité concrète des militants dans l'atelier.

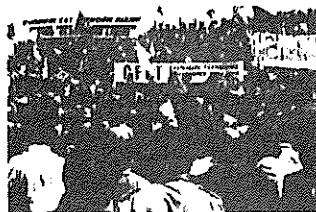
Dans le collège techniciens maîtrise, la CGC affirme et accentue son avance. Elle totalise 52,1% tandis que la CFDT obtient 20,8%, la CGT 18,3% et FO 8,9%.

Deux ans auparavant la CFDT arrivait en tête dans un mouchoir de poche avec 30,3% (CGC 30% — CGT 29,5%).

Le glissement à droite peut difficilement être nié. Les agents de maîtrise éprouvent un profond malaise. Ils comprennent mal que la Régie Renault d'un côté leur demande de faire quotidiennement des économies tout en étant à l'écoute du personnel, position déjà difficilement conciliable, et d'un autre côté accepte le blocage des usines durant des semaines par des grèves minoritaires pour finir par céder.

Beaucoup adhèrent au commentaire du Nouvel Economiste du 7.2.83 qui résume bien pour eux la situation : « salaires, le dérapage forcé de Renault. »

## CITROËN



### LA LUTTE CONTINUE, MAIS...

Début janvier une partie des ouvriers de Levallois constatent que leur paie est non seulement amputée du fait des journées de chômage technique, mais aussi pour les lock outs imposés par les pseudo-débrayages des agents de maîtrise. Ceux-ci ripostaient, on s'en souvient, en arrêtant la production lorsqu'un travailleur licencié était réintégré à son poste par ses camarades.

Du 4 au 6 janvier des débrayages se déroulent à l'appel de la CGT avec pour mot d'ordre essentiel le remboursement des pertes de salaires. Une importante manifestation a lieu le 5 janvier devant le siège de Citroën à Neuilly. Le lendemain une bagarre générale entre les ouvriers de la carrosserie et les agents de maîtrise appuyés par des éléments de la CSL est évitée de justesse. La direction riposte par l'annonce de 4 nouvelles journées chômées les 13, 14, 21 et 28 janvier, arguant de la diminution des ventes de 2 CV. Le lundi 10 janvier, les pistoleurs de Levallois arrêtent le travail sur la reconnaissance de leur qualification, la direction prend immédiatement une mesure de rétorsion en lock outant les secteurs de production. La méthode s'avère dissuasive pour un temps. Les 17 et 18 janvier, les 20 ouvriers du carrousel du ferrage sur lequel s'effectue l'assemblage de la charpente des 2 CV coulent les cadences. C'est le secteur du délégué de chaîne licencié. Une nouvelle fois la direction veut renvoyer les travailleurs chez eux mais ceux-ci refusent. A partir de ce moment, la CGT considère que toute l'usine est en grève tandis que la firme au che-

vron déclare ne constater qu'une grève bouchon très minoritaire. Les ouvriers exigent toujours le paiement des heures perdues ainsi que la levée des journées de chômage restant à effectuer.

Le 20 janvier Citroën propose une avance récupérable par des samedis travaillés auxquels s'ajoute une prime de 100 F par samedi. On semble alors s'orienter vers une reprise, mais le 24 janvier la filiale de PSA revient purement et simplement sur son engagement. Un CE extraordinaire est convoqué pour annoncer que la plupart des ateliers de la carrosserie passe de l'horaire d'équipe en normal. La production de 2 CV baissera de 397 à 267 véhicules par jour et 500 personnes seront mutées à Aulnay.

La grève continue donc à Levallois. La CGT tente par ailleurs d'obtenir de Citroën une négociation sur la politique salariale 1983. Lors d'une réunion de délégués du personnel à Aulnay le 18 janvier, elle demande 8% dont 3% avec un plancher de 300 F au 1<sup>er</sup> janvier. La direction refuse d'en discuter, le lendemain la CGT organise un débrayage massif sur les salaires, l'affichage des promotions et l'accolement de la cinquième semaine aux congés payés. Mais c'est à Nanterre que se livre la bataille sur les 300 F.

Dans cette usine à partir du 24 janvier, 400 travailleurs du ferrage et de la coulée sous pression sur les 2 200 que compte l'établissement se mettent en grève sur les mêmes revendications que leurs camarades d'Aulnay.

L'encadrement échoue dans une tentative d'expulsion, tandis qu'à Levallois un « Comité d'action pour la reprise du travail » écrit au Premier ministre. Les menaces de chômage sur Rennes se précisant du fait des ruptures d'approvisionnement occasionnées par les conflits de la région parisienne, Citroën se montre plus conciliant à Nanterre. Là, la reprise s'effectue le 1<sup>er</sup> février. La direction a accordé 120 F par mois au 1<sup>er</sup> février anticipant la discussion salariale au niveau du groupe qui débute le 4 février. Deux samedis travaillés avec une prime de 100 F ces jours-là compensent les heures de grève.

A Levallois par contre, Citroën parvient en partie à ses fins. Les périodes de chômage seront annulées mais avec le départ de 500 personnes pour Aulnay. Aux 120 F déjà cités, s'ajoutent 350 F en paiement des heures perdues. Le conflit cesse le 2 février.

Ce même jour à Aulnay, la CGT mobilise pour se rendre en manifestation devant le siège social à Neuilly : il s'agit d'appuyer les revendications sur les salaires.

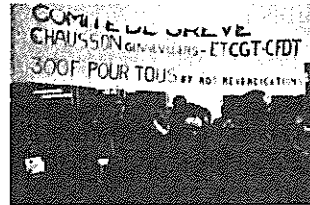
Un millier d'ouvriers se regroupent en dehors des ateliers, les responsables CGT estiment que ce n'est pas suffisant et qu'il faut convaincre ceux qui ne sont pas sortis.

Un cortège retourne donc dans l'usine, lorsqu'il passe à la plateforme retouches, il se trouve face à face avec des éléments de la CSL. La direction a regroupé sur la plateforme retouches les plus farouches opposants à la CGT.

Le heurt a lieu, 25 personnes, toutes du côté CSL maîtrise, sont transportées à l'hôpital, quelques-unes y resteront plusieurs jours.

Une vaste campagne hostile à la CGT se déclenche immédiatement. L'action revendicative sur les salaires cesse, laissant la place au problème de la répression. ■

## C HAUSSON - GENNEVILLIERS



### UN CONFLIT NÉGLIGÉ... POUTANT

Comparé au tintamarre qui entoure Renault ou Citroën, Chausson fait figure de parent pauvre : à peine quelques lignes dans les journaux pour marquer l'addition-l'empilement-des grèves.

Chausson filiale Renault-Peugeot, a toutes les caractéristiques d'un sous-traitant classique. A Gennevilliers (3 700 salariés) où l'on monte « les Trafic Renault » et « J 9 Peugeot » toutes les conditions sont réunies pour qu'une nouvelle révolte éclate. La précédente remonte à 1975, une longue grève s'y était déroulée pour obtenir la parité des salaires avec Renault. Depuis la situation ne s'est guère améliorée. Les effectifs ont fondu. Les ouvriers, les OS, se plaignent de l'augmentation incessante des cadences comme des mauvaises relations avec la maîtrise. Il devient difficile de quitter son poste faute de remplaçants, difficile de changer des gants de protection usagés ou d'obtenir un bon de déplacement à l'infirmerie compte tenu de la chasse aux accidents du travail. Quand les ouvriers parlent des salaires, ils évoquent la jungle.

En principe il y a déjà 8 taux officiels par coefficient, dans la réalité beaucoup plus. Dans un même coefficient les différences peuvent facilement atteindre 600 à 1 000 F par mois d'où de multiples chevauchements entre coefficients. On retrouve les situations de Talbot ou Citroën. de surcroît, la multiplication des journées chômées en 1982, souvent une par mois, pèse évidemment sur le pouvoir d'achat des travailleurs.

Au niveau du contexte syndical, il n'est pas inutile de rappeler que Chausson Gennevilliers fut curieusement la seule grande entreprise marquée par les événements de Vitry-Montigny. Aux élections de délégués du personnel de 1981, la CGT recule de 17% au profit de FO (+10%) et de la CFDT (+7%).

L'influence de l'Amicale des Travailleurs et Commerçants Marocains très liée aux autorités chérifiennes explique ces résultats éphémères de FO. En effet un an plus tard la CGT redevenait majoritaire avec 62% des voix, FO rétrogradant de 27 à 13,7%, tandis que la CFDT se maintenait avec 24%. Les retombées des accords sur la réduction du temps de travail vont servir de détonateur. Fin 1982, la CGC et FO signent un texte qui, à l'occasion de la demi-heure de réduction du 1<sup>er</sup> janvier 1983, prévoit 3 ponts dans l'année. Pour bénéficier de ces ponts, les travailleurs en horaire 2x8 se retrouvent avec... un allongement de la durée du travail les vendredis. Ils doivent quitter l'usine à 23 heures au lieu de 22 heures 30.

Les ouvriers de la tôlerie qui fabriquent les Trafic refusent catégoriquement le nouvel horaire, les ven-

dredi 7 et 14 janvier, ils procèdent à l'autoréduction et s'en vont plus tôt. La direction coupe l'électricité pour que les travailleurs de l'équipe du soir ne puissent commencer avant l'horaire affiché mais devant la fermeté de ses interlocuteurs elle cède le lundi 17 janvier. Les ponts seront récupérés par des samedis.

les ouvriers exigent le paiement des heures de grève. Chausson répond négativement. Ils décident alors de continuer posant l'ensemble de leurs revendications :

- 300 F pour tous
  - la révision des grilles de classification, suivant le principe « à travail égal, salaire égal ».
  - 25% de réduction sur les billets d'avion
  - le versement de la paie en fin de mois au lieu du 12 le mois suivant
  - la reconnaissance de la dignité ouvrière
- derrière la dignité, les travailleurs mettent, entre autres, les relations avec la hiérarchie, le droit à la formation ou au logement...

Durant deux jours, les défilés circulent dans les ateliers qui s'arrêtent les uns après les autres. Quelques jets de boulons sur des non grévistes ou des agents de maîtrise installés sur les machines s'avèrent suffisamment dissuasifs malgré la présence d'huissiers. rapidement tout se fige, les agents de maîtrise rentrent dans leurs bureaux. Mais la grève est massive parmi les travailleurs immigrés, la contrainte n'est nullement nécessaire pour le millier d'ouvriers qui se lancent dans un conflit dur.

L'usine G est occupée jour et nuit pour éviter le déménagement éventuel des outils des presses. Un comité de grève se met en place, il a surtout une existence réelle dans l'usine H du fait que dans ce secteur les responsables du syndicat CGT, pour la plupart ouvriers professionnels, ne se mettent pas en grève. L'attitude des militants CGT de l'usine G est complètement différente, ils animent directement l'action dans l'unité avec la CFDT.

Au départ les OP français disent « voilà, la grève des mosquées » mais ils constatent de visu qu'il n'en est rien, alors ils regardent gênés, mais neutres, sans hostilité, si ce n'est que vers la fin ils se laissent convaincre par les arguments de la direction sur le coup fatal porté à l'entreprise. Les négociations n'avancent pas vite, durant plusieurs semaines, Chausson laisse traîner. Elles se déroulent à deux niveaux : celui de l'entreprise pour la politique salariale, celui de l'établissement pour les autres revendications.

Sur les salaires, Chausson propose dans le cadre des 8% pour 1983, 2% au 1<sup>er</sup> janvier avec un talon de 180 F au lieu des 100 F prévus initialement, et 60 F au 1<sup>er</sup> février pour ceux qui gagnent moins de 6 000 F par mois. Les OS obtiennent donc du fait de la grève 140 F supplémentaires. Un ouvrier dont le salaire est de 4 500 F aura 11,6% sur l'année.

Les organisations syndicales font intervenir le directeur départemental de la main d'œuvre pour tenter d'aboutir à Gennevilliers. La direction locale s'engage sur un calendrier précis de révision des classifications en vue de rétrécir les écarts constatés. Elle donne des garanties sur la « dignité » dans un texte style rapport Dupeyroux. Elle promet d'étudier la question des réductions sur les billets d'avion. Un acompte de 80% sur la paie sera versé en fin de mois avec régularisation le 12. Les heures de grève sont indemnisées à 30%

auxquels s'ajoutent des samedis travaillés. La clause de non sanction est portée par écrit.

Les ouvriers accueillent l'indemnisation des heures de grève de façon mitigée. Ils ont contraint Chausson à passer de 20 à 30%, mais ils n'ont pu atteindre les 40% de Renault. Au bout de 5 semaines, l'atmosphère se tend. Chausson sort un journal « contre les démolisseurs ». Les face à face grévistes d'un côté, maîtrise-employés de l'autre côté deviennent de plus en plus dangereux. Le samedi 12 février les grévistes démontent les pupitres des presses, le lundi suivant la direction envoie une lettre pour appeler à la reprise. Une partie des militants CGT et CFDT, parmi les plus actifs, propose un vote à bulletin secret. Dans un premier temps, les grévistes refusent. Lors d'un vote à main levée, une courte majorité se dessine pour la poursuite. Les ouvriers de l'usine G qui occupaient en permanence leur atelier disent qu'ils sont d'accord pour continuer mais ils demandent à ceux de l'usine H de les relayer. Du flottement général qui s'ensuit, sort l'acceptation du vote à bulletin secret. Cette fois la reprise est adoptée par 459 voix contre 150. Le travail reprend le 16 février après un défilé combatif et plein d'allant.

Les ouvriers ont gagné la confiance en eux-mêmes, le climat dans l'usine a changé, chaque fois que la hiérarchie revient à ses anciennes habitudes, les réactions collectives arrivent immédiates.

La reprise a évité une cassure aux conséquences imprévisibles entre OS et OP. Le personnel français comme immigré, a d'ailleurs participé sans hésitation aux élections de délégués du personnel qui ont suivi le conflit.

Les résultats sanctionnent les comportements durant la grève.

Au niveau global, la CGT recule de 62% en 82 à 56,5% en 83.

La CFDT progresse de 24,2% à 30,1%, FO reste égale : 13,4% contre 13,7% l'année précédente.

Si l'on regarde dans le détail à l'usine G, la CGT maintient son influence à près de 65%, la CFDT restant à 21%.

Par contre à l'usine H la CGT régresse de 58,6% à 43%, la CFDT passant de 30,9% à 48,8%.

Les travailleurs, français comme immigrés, ont sanctionné les comportements concrets. ■

## U NIC-FIAT



**UNE PETITE  
TEMPÊTE  
EN PLEIN  
MARASME**

A priori un conflit sur les cadences et les salaires chez Unic Fiat a de quoi surprendre.

L'usine de Trappes dans les Yvelines a chômé 45 jours en 1982. Pour faire face à la crise du marché des

poids-lourds, la multinationale italienne restructure et rapatrie. Deux ans auparavant 800 personnes ont quitté l'établissement de Trappes soit en retraite anticipée, soit en départ volontaire avec prime. Les effectifs ont fondu et ne dépassent plus guère les 1 200. Fiat s'appuie pour établir le consensus dans l'entreprise sur une branche dissidente de l'ex-CFT, l'UFT.

Le syndicat national indépendant joue ici le rôle de la CSL chez Citroën ou Talbot, de toute façon la filiale reste la même, UNIC s'appartenait-il pas dans le passé au groupe SIMCA ?

Les baisses d'activité, les conditions dans lesquelles se sont effectués les départs, ont en parti jeté le discrédit sur le syndicat maison.

Seule force d'opposition, la CGT, bien que décapitée il y a peu de temps, reprend de l'influence en 1982. Aux élections de délégués du personnel, elle partivent à 43% des suffrages dans le collège ouvrier.

Début 1983, la cadence individuelle des peintres passe de 34 à 40 cabines à jour. Le jeudi 13 janvier, les 33 travailleurs concernés décident de se mettre en grève. Ils exigent le retour aux effectifs antérieurs dans l'atelier, une prime de salissure, la possibilité de changer les vêtements de protection plus souvent et 5 minutes pour se laver les mains. La direction fait la sourde oreille.

Lundi 17 janvier, 300 ouvriers des lignes de montage débrayent à leur tour, ils demandent le respect d'un engagement pris sur les salaires en 1982, en effet Fiat n'a pas versé en décembre 150 F promis et reportés en raison du blocage des salaires. L'intervention de l'Inspection du travail ne change rien.

Jeudi 20, la direction convoque un CE extraordinaire et annonce le lock-out de la production pour le lendemain. Les grévistes soupçonnent Fiat Unic de vouloir fermer l'usine en raison des problèmes d'approvisionnement qui existent sur certaines pièces venant de l'extérieur.

Vendredi 21, les ouvriers mis en chômage forcé, viennent à l'appel de la CGT, ils trouvent les grilles fermées. Des négociations s'engagent en début de semaine. La CGT propose une commission d'amélioration des conditions de travail qui donnera rapidement son avis sur les questions en suspens, elle accepte d'attendre les discussions sur les salaires prévues au niveau de l'entreprise. Sur ces bases, l'usine est réouverte le 26 janvier, la direction indemnisant les jours perdus à 40%. Les ouvriers consultés par la CGT refusent catégoriquement le taux d'indemnisation, la grève repart. Fiat referme l'usine le 28 janvier.

Le syndicat indépendant vitupère, il tente à son tour un rassemblement devant l'usine, il avait déjà présenté au personnel français une pétition sur la liberté du travail. Il se déchaîne dans ses tracts, tel celui du 31 : « Les travailleurs immigrés débordent la CGT communiste et celle-ci essaie désespérément de s'accrocher aux wagons ».

Les négociations aboutissent le 31 janvier. Sur les salaires, 3% sont prévus au 1<sup>er</sup> mai avec un plancher de 85 F et 3,5% le deuxième semestre avec un plancher de 195 F. Le pouvoir d'achat sera maintenu en 1983.

L'indemnisation des jours perdus passe à 70%, la séance du 28 janvier est récupérée et 3 jours de chômage annoncés pour mars supprimés.

Le travail reprend le 1<sup>er</sup> février... quelques semaines plus tard, fin mars, Fiat Unic annonce son intention de procéder à un licenciement économique en France, 406 personnes dont 111 à Trappes sont concernées. ■

## TALBOT



### UNE DESCENTE AUX ENFERS ÉCONOMIQUES

Début janvier Talbot annonce deux journées chômées en fin de mois et trois en février à Poissy.

Sur le moment les arguments de la direction ne convainquent aucune organisation syndicale. Elle avance le tassement des commandes et la perte de 15 000 clients à cause des événements de juin et des débrayages à répétition dans différents secteurs de l'usine. N'est-ce pas une revanche pour mater les travailleurs ? Beaucoup d'ouvriers s'interrogent, les soupçons augmentent lorsqu'ils entendent un porte-parole de Talbot déclarer : « les immatriculations ayant augmenté de 12,1% sur le marché français en 1982, ce sont autant de véhicules qui ne seront pas vendus en 1983 ». A ce moment là, l'éventualité d'un nouveau « plan de rigueur » nourrit seulement les polémiques après les propos d'Edmond Maire sur le perron de l'Élysée.

La CGT décide d'appeler les ouvriers à venir travailler les 28 et 31 janvier, jours chômés. La CFDT se joint à l'appel. Selon les deux organisations syndicales, 5 000 des 10 000 chômeurs se présentent le 28 dans leurs ateliers, quelques centaines selon la direction. Celle-ci a pris les moyens pour empêcher de travailler très longtemps (coupure des fluides, de l'électricité, blocage et démontage d'outils...) Les ouvriers sont fiers d'avoir sorti en bout de chaîne « 147 voitures sans chef sur le dos ». L'un d'eux déclare dans l'enthousiasme : « Ah si l'on avait eu tous les moyens de travailler comme il faut, on aurait fait plus que la cadence habituelle, rien que pour leur montrer de quoi on est capable ! ».

En réalité chacun ne met pas les mêmes objectifs derrière cette journée. Les ouvriers sont satisfaits d'avoir répondu à la provocation de la direction, la CGT se félicite de « la progression de l'idée de bataille de la production » tandis que la CFDT insiste sur le fait que les travailleurs sont là avant tout pour être payés et se réunir entre eux.

Le 31 janvier beaucoup moins de monde se déplace, 27 voitures seulement peuvent être produites compte



tenu des dispositions prises par Talbot. Il n'y a pas de parade, en février les ouvriers qui se rendent à l'usine les jours chômés assistent à des meetings puis repartent. 5 jours chômés en mars, 5 en avril, peut-être plus en mai, l'avalanche se poursuit. Selon la direction, les stocks s'élèvent à 66 000 voitures (2 mois et demi de production). L'inquiétude commence à gagner l'ensemble du personnel. Dans un contexte pour le moins difficile, quel sort Peugeot va-t-il réserver à Talbot ? Les élections de délégués du personnel, les premières après le conflit de juin, se déroulent le 10 mars.

Dans le collège ouvriers-employés, la CGT progresse de 13%, passant de 29,3% à 42,3% ; la CSL totalise 34,7% (-16%), la CFDT 8,2% (+2,9%), les autonomes 8,1% (+1,6%) et FO 3,7%.

Globalement tous collèges confondus, la CSL reste en tête avec 38,7% (-12,8%), viennent ensuite la CGT 36% (+10,3%) et la CFDT 8,9% (+1,9%).

Certes, les voix CGT et CFDT dépassent de peu la majorité absolue parmi les ouvriers, mais une analyse rapide montre la profonde séparation entre les résultats des différents bureaux de vote.

Là où s'exprimaient les travailleurs immigrés, la CGT devient très largement majoritaire, là où se prononçaient les travailleurs français, la CSL reste majoritaire.

Symboliquement, la mairie de Poissy a changé de main le 6 mars lors du premier tour des élections municipales. Un ancien CSL va en prendre la direction sous la bannière RPR. Il bat le maire communiste sortant, ancien dirigeant de la CGT Talbot, époux de la secrétaire actuelle du syndicat CGT.

Mais contrairement aux apparences, le conflit Talbot ne constitue pas en lui-même le facteur essentiel de cet échec. Deux listes de gauche se concurrencent : celle du maire sortant et celle contenue par la fédération socialiste des Yvelines. Cette primaire s'est avérée fatale, la liste d'opposition a obtenu 63 voix de plus que le total des deux autres sur 14 500 suffrages exprimés.

## DE L'INCITATION AU RACISME À LA REPRESSION



Les grèves de l'automobile inquiètent visiblement le gouvernement français, n'est-ce pas une industrie clé qui est touchée ?

Lorsque B. Hanon, le PDG de la RNUR, formule des propositions susceptibles de débloquent la situation, le premier ministre P. Mauroy déclare le 26 janvier : « Il est urgent de parvenir à un accord chez Renault où toutes les conditions sont actuellement réunies. C'est l'avenir de l'industrie automobile en France qui est en jeu ».

Quelques semaines plus tard, le ministre du travail J. Auroux, insiste (21 Fév.) « Notre industrie automobile qui est aujourd'hui sévèrement concurrencée par la production étrangère a besoin de paix sociale dans l'ordre, de respect des libertés et de la dignité de chacun, et d'une compétitivité accrue pour imposer ses marques à l'exportation comme sur le marché intérieur ».

Les grèves des travailleurs immigrés en région parisienne dérangent tout le monde. La campagne des élections municipales bat déjà son plein, l'immigration constitue un terrain de prédilection pour l'opposition, assurée de rencontrer quelques échos sur un tel thème. Les pouvoirs publics constatent non sans méfiance la renaissance de l'Islam dans les pays arabes. Un filon est trouvé Khomeiny et Ben Bella vont passer au banc des accusés.

Répondant le 26 janvier sur Europe 1 à une question sur les conflits en cours G. Defferre, ministre de l'intérieur, lance lapidairement : « il s'agit d'intégristes, de Chiites ». Le lendemain 27 janvier, dans une interview à Nord Eclair, P. Mauroy développe :

« Les principales difficultés qui demeurent sont posées par des travailleurs immigrés dont je ne méconnais pas les problèmes mais qui, il me faut bien le constater sont agités par des groupes religieux et politiques qui se déterminent en fonction des critères ayant peu à voir avec les réalités sociales françaises. »

Tout en nuancant, le président de la République, F. Mitterrand, couvre ses collaborateurs le 29 Janvier « le premier ministre s'est exprimé en connaissance de cause » affirme-t-il.

Mais c'est J. Auroux qui se livre à un véritable tir de barrage d'abord dans Paris-Match 2 février : « mais il est clair - et je serai intransigeant sur ce sujet - que l'expression religieuse ne peut pas être institutionnalisée dans les entreprises qui sont avant tout des lieux de travail, dont la finalité est la production de biens et de services. S'il est prouvé que des influences extérieures d'inspiration religieuse ou politique ont pesé sur le comportement des immigrés en grève - je n'exclue pas cette hypothèse - alors le gouvernement prendra ses responsabilités et en premier lieu le ministre du travail. Nous ne tolérerons pas que ces attitudes compromettent la réussite des entreprises en agissant contre l'intérêt national défini par le parlement. » Puis dans une interview au journal l'Alsace le 10 Février : « Il y a à l'évidence une donnée religieuse et intégriste dans les conflits que nous avons rencontrés ce qui leur donne une tournure qui n'est pas exclusivement syndicale... Je suis contre la religion dans l'entreprise comme je suis contre la politique dans l'entreprise. » Enfin, toujours le 10 février à France Inter : « Les éléments que nous connaissons prouvent que ces conflits n'avaient pas seulement des données syndicales. Lorsque des ouvriers prêtent serment sur le coran dans un mouvement syndical, il y a des données qui sont extra-syndicales.

... Un certain nombre de gens sont intéressés à la destablisation politique ou sociale de notre pays parce que nous représentons trop de choses en matière de liberté et de pluralisme. »

Toutes ces réflexions visent les travailleurs maghrébins, notamment l'immigration marocaine importante chez Citroën, à Renault Flins, Peugeot Sochaux ou Chausson Gennevilliers. ▶



La CFDT réagit assez vivement au niveau national à de tels propos, la CGT préfère ne pas commenter. Pour les travailleurs immigrés en grève la cause est entendue, un gouvernement de gauche ne peut se permettre d'envoyer les CRS contre les ouvriers, alors il utilise l'arme idéologique bien plus dangereuse. Hérisés par les commentaires des médias, les peintres de Renault Flins refusent l'accès de l'atelier aux journalistes le jour de la reprise. Simultanément la répression s'amorce.

A Aulnay après les événements du 2 février, des plaintes sont déposées devant les tribunaux. La direction de Citroën annonce 30 mises à pied conservatoires, elle engage finalement 26 procédures de licenciement dont 6 concernent des militants CGT protégés par des mandats.

J. Auroux martèle immédiatement :

« De tels agissements conduisent leurs auteurs à être exclus de leur collectivité de travail sans préjudice des poursuites pénales qui pourraient être engagées ».

Il précise dans une interview au *Matin* :

« Ou bien ces mouvements ont échappé à cette organisation et je lui donne acte de son incapacité à maîtriser les désordres, ou bien ces débordements étaient prévus à l'avance et la CGT en porte la responsabilité. »

La CGT se trouve totalement isolée, un communiqué de l'Union Régionale Parisienne et de l'Union parisienne des syndicats de la métallurgie CFDT prend nettement ses distances (3 février) :

« Utiliser la violence pour obliger les travailleurs à faire grève n'est pas pour la CFDT de l'action syndicale. Quiconque commet de tels actes ne saurait être défendu comme participant à un conflit collectif du travail. » P. Mauroy annonce le 4 février : « le gouvernement condamne le recours à la violence, il a décidé de faire ouvrir une procédure judiciaire pour déterminer les responsabilités ».

Citroën décide 14 mises à pied de six jours et 12 licenciements. Pour 4 d'entre eux la direction doit convoquer un CE extraordinaire pour qu'il donne son avis.

Par la voix d'Akka Ghazi, le secrétaire du syndicat CGT d'Aulnay qui figure dans la charrette, par la voix d'A. Sainjon « nous ne pouvons accepter aucun licenciement, mais il nous faut nous dégager de toute provocation... Il y a mille façons d'agir avant de faire grève », et par celle de H. Krasuki « les salariés feront tout pour régler le problème sans conflit majeur ». La CGT appelle au calme.

A Renault Flins, la direction veut, poussée par la grande majorité des agents de maîtrise, faire un exemple pour arrêter les grèves bouchons. Elle se sert des constats d'huissiers établis durant les conflits de l'électrolyse et de la tôlerie R 5. La CFDT est prise en point de mire, trois de ses délégués marocains se trouvent accusés d'entraves à la liberté du travail, d'insultes et de violences.

Pour ne pas influencer les élections au Comité d'Etablissement, la RNUR annonce son intention de convoquer un CE extraordinaire, donc de licencier, après la proclamation des résultats.

Dans la CFDT les appréciations divergent fortement sur la jonction entre les licenciements de Flins et d'Aulnay. La fédération de la métallurgie CFDT déclare dans un communiqué que « les trois délégués de Flins ne doivent pas être les otages d'Aulnay » tandis que d'autres structures CFDT, dont la section syndicale Renault Flins, refusent de séparer en fonction d'une prétendue gravité des faits.

Coincidence ou pas, les Comités d'Etablissement de Flins et d'Aulnay se réunissent le même jour 21 février.

A Flins les licenciements sont rejetés par 9 voix (CGT-CFDT) contre 3 (CGC-direction). A Aulnay ils le sont par 5 voix (CGT) contre 2 (direction + 1 CSL) et 3 abstentions (CSL).

La CFDT Renault Flins décide d'appeler à la grève les jours où la RNUR prend une nouvelle initiative significative. Elle estime qu'une grève illimitée serait porteuse d'échec dans la mesure où elle deviendrait très vite minoritaire et centrée sur des noyaux durs favorables au blocage des chaînes. Deux débrayages ont eu lieu, le premier jour du CE extraordinaire, le second le 25 février, lendemain de la communication des dossiers à l'inspection du travail. L'un connaît une forte participation (3500 grévistes minimum), si l'on se réfère à des appels semblables sur Flins, le suivant se solde par un semi échec qui consacre de surcroît la division immigrés français, ces derniers ne bougeant pas une deuxième fois. Lors de chacune de ces échéances, la CGT lance un appel parallèle mais limité à 2 heures.

A Aulnay les ouvriers et délégués licenciés se présentent à plusieurs reprises à leur poste de travail. La direction fait constater leur présence par huissier et engage une procédure devant le tribunal de Bobigny. Elle obtient gain de cause le 1<sup>er</sup> mars puisque celui-ci interdit à ces ouvriers de pénétrer dans l'usine.

La CGT porte plainte contre Citroën pour entraves diverses et appelle à la grève le 2 mars puis le 3. La CFDT qui s'oppose maintenant clairement aux licenciements se joint au mouvement très largement suivi. Citroën organise une manifestation de non grévistes. Des négociations se déroulent sous l'égide du commissaire de la République de Seine St-Denis. Les 8 ouvriers licenciés pourront suivre un stage de formation professionnelle payé avant reclassement. Sur ce

compromis la CGT fait reprendre le travail tandis que la direction refuse de signer le texte.

Lors d'une conférence de presse le 4 mars, H. Krauski déclare : « la question de savoir où seront embauchés les travailleurs sanctionnés est prématurée ». Le 6 mars Citroën signe l'accord sur la formation professionnelle des licenciés mais en spécifiant par écrit qu'ils ne seront pas réintégrés dans un établissement du groupe.

La veille du deuxième tour des élections municipales, l'inspecteur du travail de Mantes et l'inspectrice de Bobigny annoncent qu'ils rejettent les demandes de licenciement. La CGT de Flins mobilise 150 agents de maîtrise et techniciens pour manifester devant l'inspection du travail à Mantes, mais la Régie Renault accepte le verdict tout en sanctionnant sévèrement. Elle mute l'un des délégués CFDT dans un autre établissement et frappe les deux autres respectivement de 15 et 18 jours de mise à pied, l'un étant changé d'atelier.

Aucune réaction n'est possible car les travailleurs de Flins considèrent, non sans raison, comme ceux d'Aulnay, qu'ils ont remporté une victoire.

Le 14 mars les quatre délégués CGT reprennent leur poste sans incident, mais les 6 et 7 avril, les ouvriers d'Aulnay paralysent à nouveau les chaînes suite à une altercation entre l'un des quatre et un agent de maîtrise. A cette occasion, des cahiers de revendication sur les salaires et les cadences circulent...

Citroën continue la procédure en saisissant le ministère du travail. La firme au chevron compte certainement sur les suites des inculpations des délégués CGT par le juge d'instruction. Mais J. Auroux qui avait désapprouvé le compromis sur la formation professionnelle négocié début mars avec l'aval de Matignon, n'est plus là après le remaniement ministériel....

Reste que la dénonciation de l'intégrisme religieux comme la répression, avaient pour but d'isoler, d'insécuriser les travailleurs immigrés. Sur ces points, nul doute que l'objectif n'ait été atteint...

Certes le contexte politique explique le foisonnement, la simultanéité des conflits dans l'automobile, mais ceux-ci ne peuvent se ramener à une cause unique. Nous avons pu constater la multiplicité des origines liées aux histoires des axes revendicatifs, les priorités n'étant évidemment pas les mêmes partout, de la réduction du temps de travail aux salaires, des conditions de travail aux grilles des classifications en passant par les libertés.

A travers l'évolution professionnelle, les grèves Renault remettent implicitement en cause le taylorisme, sans que soit encore perceptible un projet alternatif clair en matière de division et d'organisation du travail. Elles apparaissent souvent comme un éternel mouvement où, de révoltes en révoltes, les ouvriers confrontés à l'intransigeance patronale exigent le passage à la catégorie supérieure, objectif qui leur paraît plus accessible que celui de changer la nature du travail. Cette course aux coefficients se traduit par des conflits en cascade, le plus souvent minoritaires, mais acceptés par les autres ateliers.

Le risque est grand que ces épreuves de force, faute de perspectives globales ne finissent par constituer autant d'impasses. Les travailleurs de Renault pourront-ils encore longtemps faire l'économie d'une discussion sur les contradictions qui les traversent ? L'unifica-

tion n'est-elle possible que sur une plate-forme salariale commune évitant les pièges des classifications ? Dans le groupe PSA, les luttes sont plus massives, il s'agit de conquérir « la liberté, la dignité » et de rattraper d'énormes retards dans tous les domaines. Mais chacun sent bien que les équilibres actuels demeurent précaires, tout peut à nouveau basculer et l'ordre disciplinaire classique reprendre le dessus. De toute façon, dans la situation économique actuelle, les travailleurs de l'automobile ne pourront pas se dérober à la question de la compétitivité. Comment partager autrement les fruits du travail dans le cadre d'une concurrence exacerbée, ou bien comment sortir des contraintes liées à cette concurrence ? Peut-on rendre compatibles aujourd'hui à court terme les aspirations des OS et les lois du marché capitaliste, ou faut-il imaginer les moyens de rompre au moins partiellement avec ces lois ?

Nous avons montré que les travailleurs immigrés n'ont pas été les seuls à se battre, mais indéniablement ils se sont projetés en première ligne. Du coup l'unité français-immigrés ne devient-elle pas un enjeu crucial pour les organisations syndicales ?

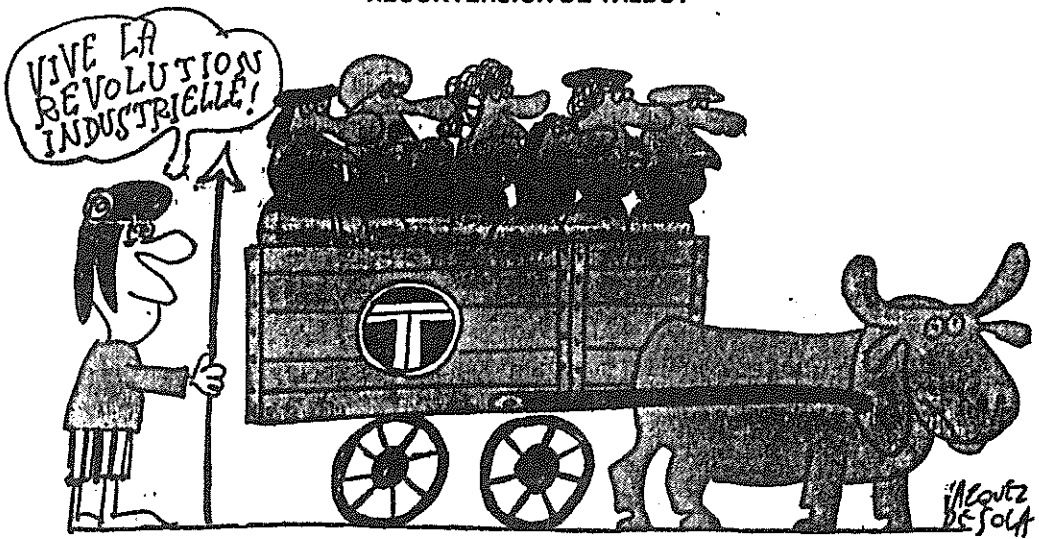
De fait les luttes de l'automobile ont servi de révélateur, les acteurs sociaux pour employer une terminologie à la mode se sont mis à nus. Beaucoup reste à faire pour que les acquis de ces luttes se transforment en changement significatif. ■

ETABLISSEMENT	date	effectif global	% travailleurs immigrés
RENAULT SANDOUILLE	Oct 82	9 700	6%
RENAULT CENTRE INDUSTRIEL DE BILLANCOURT	Oct 82	19 200	39%
PEUGEOT SOCHAUX	Dec 82	31 400	15%
MAUBEUGE CARROSSERIE MONTAGE	Dec 82	2 900	19%
RENAULT FLINS	Oct 82	18 000	39%
CITROEN AULNAY	Dec 82	6 500	67%
CITROEN LEVALLOIS	Sept 82	3 200	67%
TALBOT POISSY	Mars 83	16 900	44%
CHAUSSON GENNEVILERS	Mars 83	3 700	52%
FIAT UNIC TRAPPES	Dec 82	1 200	35%
CITROEN NANTERRE	Sept 82	2 400	58%



LUNDI 26 DECEMBRE 1983

RECONVERSION DE TALBOT



11 JANVIER 1984

# TALBOT-POISSY VERS UNE EPREUVE DE FORCES SUR L'EMPLOI

*L'intention manifestée par P.S.A. de supprimer plusieurs milliers d'emplois a produit l'effet d'une bombe et pourtant cette nouvelle n'a pas de quoi surprendre qui suit les affrontements des constructions automobiles sur les marchés mondiaux.*

*Au-delà du groupe Peugeot, un récent rapport, présenté au Conseil économique et social de l'Île-de-France, fait état de 40 000 emplois menacés les quatre prochaines années pour ce même secteur automobile en région parisienne.*

*Après le textile, après la sidérurgie, le mouvement ouvrier en France se trouve confronté aux grandes restructurations dans une branche jusqu'ici motrice de l'essor économique.*

## L'ÉCHEC D'UNE STRATEGIE INDUSTRIELLE

Contrairement à Renault dont l'expansion fut surtout interne, Peugeot choisit de s'agrandir par rachats successifs. Les profits accumulés par la firme sochaliennaise, auxquels s'ajoutent les derniers consentis par l'État, permettent l'acquisition de Citroën en difficulté. L'opération industrielle et commerciale réussit.

En 1978, Peugeot saute sur l'occasion Chrysler. Pour se remettre à flot, la firme américaine cède ses filiales européennes. Peugeot espère gagner ainsi la dimension internationale qui lui manque, il récupère en effet des usines et concessionnaires en France, Espagne et Angleterre. En 1979, le lancement à grand renfort de publicité de la marque Talbot couronne cette ambition.

Mais la conjoncture n'est plus aussi favorable, la concurrence s'exacerbe, chaque constructeur n'a plus l'assurance de vendre tout ce qu'il produit. P.S.A. s'aperçoit que Chrysler n'a pas laissé de nouveaux modèles en portefeuille, il faut préparer le lancement de la Samba dont la parenté avec la « 104 » n'échappera à personne.

P.S.A. constate aussi que le centre de Poissy est technologiquement en retard par rapport aux nouvelles normes de production. Quant aux usines d'Espagne et d'Angleterre elles s'avèrent carrément vétustes.

Devant les premiers résultats décevants voire désastreux, Peugeot change de cap et condamne presque aussitôt la marque qu'il vient de créer.

Les réseaux Peugeot et Talbot sont fusionnés d'où le passage à la concurrence étrangère d'un nombre non négligeable de concessionnaires, d'où le manque de motivation des vendeurs Peugeot pour assumer les Talbot.

La plupart des usines Talbot deviennent Peugeot (La Rochelle, Sully-sur-Loire, Vieux-Condé, Valenciennes, Vernon). Y compris sur le site de Poissy voit le jour un établissement Peugeot d'un millier de salariés retirés de Talbot à cet effet.

Ce qui aurait dû être le nouveau fleuron de P.S.A. devient juridiquement une simple Société en Nom Collectif qui ne possède plus rien.

En ce printemps 1983, la fermeture de l'école professionnelle Talbot qui préparait en trois ans des jeunes au C.A.P., B.P., etc. montre bien la volonté d'éteindre toute vie autonome.

## LES LICENCIEMENTS : REVANCHE DE JUIN 1982

La tentation vient très vite d'expliquer la façon dont sont frappés les travailleurs de Poissy par la grève de juin 1982. S'il est vrai que P.S.A. n'a

guère avalé le réveil des ouvriers de Citroën et Talbot, la réalité s'avère cependant moins simple.

Les réductions draconiennes d'effectifs ont commencé bien avant juin 1982. De janvier 1977 à décembre 1981, le personnel est passé de 27 000 à 18 000 sur le site de Poissy.

Des vagues importantes de licenciements pour sanctions diverses avaient décimé les rangs des travailleurs : par exemple 2 500 licenciements pour les seules années 1978-79.

Un premier contrat F.N.E. (Fonds national de l'emploi) avait provoqué le départ de 2 000 salariés âgés de plus de 55 ans en 1981.

L'inquiétude générale, les pertes d'emploi, la multiplication des jours chimés indemnisés à 50%, l'alignement du statut du personnel sur celui de Peugeot, les augmentations salariales très largement inférieures à l'évolution des prix avaient d'ailleurs sérieusement entamé la crédibilité de la C.S.L. (ex-C.F.T.).

Aux élections de mai 1980, sous contrôle judiciaire, cette dernière reste majoritaire mais de justesse.

Les chiffres bruts sur les immatriculations en France restent des données difficilement contestables : 218 000 voitures vendues en 1978, 130 000 en 1980, 119 000 en 1982.

La logique capitaliste garde son caractère implacable : compte tenu de l'appareil de production une Samba se monte à Poissy en 28 heures contre 24-25 heures pour la plupart de ses concurrentes, elle est inévitablement plus chère.

Le retour massif des journées chômées, 31 depuis janvier 1983, indemnisées cette fois à 70%, constituait un signe avant coureur qui ne trompe pas.

La direction de P.S.A. n'a pas spécialement effectué, jusqu'à présent, ses choix pour Poissy en fonction du climat social, mais il est évident que le conflit de juin 1982 sert d'accélérateur.

L'entreprise veut mater cette usine indocile au plus vite. Alors on aide à la dégradation de l'image de marque Talbot parmi les consommateurs, on approvisionne les réseaux de travers malgré les stocks ou on transfère les fabrications en Espagne, histoire de précipiter les événements.

## UNE MANŒUVRE DE DIVISION

La suppression des emplois à Poissy s'inscrit dans la lignée des grandes saignées récentes au plan international.

Rappelons General Motors aux États-Unis : entre 1979 et 1981 les effectifs ont fondu de 618 000 à 528 000 personnes.

Rappelons Fiat en Italie. Malgré la grève de l'automne 1980, 23 000 ouvriers sur un effectif de 140 000 sont mis au chômage payés par la « cassa integrazione ».

Pour l'automne 1983, P.S.A. veut imposer 3 081 départs au moyen du F.N.E. chez Peugeot et 4 140 départs (1 225 F.N.E. et 2 915 licenciements économiques) chez Talbot. Plus du quart des effectifs de Poissy disparaîtrait ainsi.

Les licenciements économiques ne concernent que les ouvriers de production, donc pour la plupart des travailleurs immigrés. La manœuvre se veut habile en jouant sur la division français-immigrés pour renforcer les sentiments xénophobes, mais peut-elle abuser longtemps ? En effet le but avoué de P.S.A. réside dans la rentabilisation de ses établissements, alors comment penser qu'il admette dans l'avenir un ratio travailleurs productifs sur travailleurs improductifs, plus fort à Poissy qu'ailleurs. En réalité la première charrette a toutes les chances d'être suivie d'une autre qui visera cette fois les ouvriers professionnels, les employés, les techniciens et l'encadrement. Au mieux ces catégories se verront proposées des mutations aux quatre coins de l'hexagone.

Les capitaines d'industrie ne rêvent-ils pas de ramener les gros ses unités à 10 000 personnes maximum ?

Confronté à une telle offensive que faire ?

## « SAUVER LA MARQUE TALBOT »

La C.G.T. oriente toute sa campagne sur le maintien et le développement de la marque.

Nous avons quelques doutes sur le bien fondé d'une telle orientation.

En effet pour qu'une marque tienne le coup dans le cadre de la concurrence (si on en sort, la C.G.T. se doit de le préciser), il lui faudrait d'une part posséder une gamme élargie de modèles, d'autre part produire mondialement sur plusieurs d'entre eux des séries d'au moins 1 500 véhicules par jour.

Pratiquement tous les « experts » s'entendent sur tels seuils en économie de marché. La nécessité de s'appuyer sur plusieurs modèles se comprend aisément, si l'un chute, un autre monte.

Les capacités de Talbot ne correspondent pas à de tels critères. Pour les atteindre il s'agirait à la fois, de moderniser les installations existantes, et de créer (ou d'acheter) d'autres usines.

Où trouver les sommes colossales indispensables ? En expropriant les biens privés de la famille Peugeot, mais on risque d'être encore loin du compte, ou en les demandant à l'État ?

Par ailleurs à moins d'installer des commissaires économiques contrôlés par les travailleurs, derrière chaque dirigeant de P.S.A., il paraît impensable que Talbot appartienne au groupe dans une telle hypothèse. Reste la nationalisation de P.S.A. mais cela ne résoud pas pour autant le problème de la marque Talbot.

Bien sûr, la séparation des réseaux s'imposerait de nouveau sinon, attention au sabotage, et en bout de course il resterait à vendre toutes les voitures produites en espérant couler quelques concurrents malheureux.

## REDUIRE LE TEMPS DE TRAVAIL

Concernant la compensation nous nous plaçons dans le cadre de l'amendement voté au Congrès confédéral de Metz.

Remarquons d'abord que le maintien de l'emploi à Poissy au niveau actuel en supprimant les jours chômés, implique un horaire hebdomadaire de 30 heures. Avec 35 heures, il reste encore 2 000 départs.

Il n'est de toute façon pas possible de donner des réponses sur Talbot seul. Peugeot est touché, plusieurs usines Citroën connaissent le chômage partiel ou risque de disparaître, les journées chômées commencent à pleuvoir sur Renault Flins et Sandouville.

Les 35 heures concernent l'ensemble de l'automobile en France.

Pour Talbot, la solution passe par les 35 heures dans tout le groupe P.S.A. avec la péréquation des fabrications entre les différentes usines pour équilibrer les charges de travail.

Mais l'application éventuelle des 35 heures en France oblige, du fait qu'elle renchérit les coûts, à choisir entre plusieurs options industrielles donc à redéfinir le rapport au marché et le produit automobile.

## UN TEST POUR LE GOUVERNEMENT

Les ministères des affaires sociales et de l'industrie qui ont reçu des délégations C.F.D.T. se sont déclarés pris au dépourvu par les initiatives de P.S.A., ils ne s'y attendaient pas. Certains auront du mal à les croire, mais peu importe.

Le ministre des Finances a d'abord indiqué d'une façon sybilline qu'il avait proposé de l'argent (quand et pourquoi ?) à P.S.A., lequel avait refusé, puis il a admis que des ajustements d'effectifs étaient nécessaires, enfin soumis au feu roulant des critiques cégétistes il a quelque peu battu en retraite attaquant les dirigeants de Peugeot pour les dividendes inconsidérément distribués aux actionnaires dans les périodes fastes.

Pour le moment le gouvernement cherche à se donner un temps de réflexion, visiblement embarrassé par l'ampleur du dossier. Un comité interministériel a été créé. Les licenciements se voient qualifiés de structurels et non pas conjoncturels comme P.S.A. voulait les définir, les pouvoirs publics ont donc quelques mois supplémentaires avant de répondre. Mais d'ici la fin de l'année ils devront se déterminer.

Certes nous sentons bien que le gouvernement voudrait surtout privilégier un volet social conséquent permettant de rendre les départs forcés moins dramatiques, mais les hésitations actuelles laissent aux travailleurs une importante marge de manœuvre, à eux de s'en saisir.

Derrière P.S.A. se profile le C.N.P.F., ceux qui dirigent le pays ne peuvent échapper à une interrogation : s'agit-il d'une subtile partie de dominos ou d'un bras de fer ?

## UN TEST POUR LES ORGANISATIONS SYNDICALES

Tous les travailleurs vont regarder ce qui se passe chez Talbot : les organisations syndicales sont attendues, elles sauront ou non empêcher les licenciements. Même ceux qui, influencés par les thèses racistes, souhaitent le départ des travailleurs immigrés, ne manqueront pas de reprocher une défaite.

Deux groupes de questions se posent aux organisations syndicales :

— la mobilisation des travailleurs dans une telle situation est-elle ou non le seul garant pour se faire entendre ? Estime-t-on qu'une épreuve de force est prématurée et préjudiciable ou qu'elle est de toute façon indispensable ?

— Doit-on adopter dès maintenant en termes revendicatifs une position de compromis ? Faut-il avancer l'idée d'une convention sociale type sidérurgie ou encore d'un contrat de solidarité nouvelle formule avec gain de productivité et utilisation optimale des installations ? Faut-il au contraire maintenir un axe sans équivoque sur le refus des licenciements ?

Aux premières questions nous répondons, avec les camarades de la section C.F.D.T. Talbot, que sans luttes les travailleurs de Talbot auront le sentiment justifié d'avoir été dépossédés de leur avenir, tout se déroulera dans leur dos, en coulisse. Sans combat contre les licenciements, ils subiront sans être acteurs. Au cours d'une épreuve de forces toutes les dimensions des problèmes apparaissent, les travailleurs s'en saisiront alors pour déterminer leurs positions.

Au deuxième groupe de questions nous répondons que négocier à froid sur des bases dites réalistes revient à accepter les restructurations comme inévitables dans le cadre actuel et donc à s'interdire toute démarche, toute pression en faveur de politiques industrielles en rupture avec la logique de la concurrence.

## PAS UN SEUL LICENCIEMENT

Dès la rentrée trois axes d'interventions s'imposent.

### LES TRAVAILLEURS DE TALBOT.

Ils ont massivement débrayé par deux fois après la convention du Comité central d'entreprise. On sentait à la fois une certaine résignation fataliste et une sourde colère prête à exploser.

Lors des meetings pendant la réunion du C.C.E., 300 ouvriers professionnels français sont venus, il s'agit d'un fait nouveau essentiel car l'influence de la C.S.L. restait forte parmi eux notamment par opposition aux immigrés. (Aux dernières élections D.P. en mai 1983, la C.S.L. restait majoritaire dans les bureaux de vote où s'exprime essentiellement les travailleurs français.)

A partir du mois de septembre, le personnel de Talbot va devoir décider des formes d'action qu'il retient. Il est peu probable que les meetings répétés permettent seuls de peser suffisamment. La détermination ne se mesurera comme telle que si des actions spéculaires mobilisant des milliers de travailleurs se déroulent à intervalles réguliers. Ce serait de notre point de vue une erreur d'attendre sagement la décision des pouvoirs publics avec l'espoir qu'ils refuseront forcément les licenciements.

Certains peuvent être tentés de dire que l'avis a d'autant plus de chance d'être favorable que le « calme » régnera, mettant par là en garde contre les provocations. Ils risquent malheureusement de se tromper.

De toute façon aucune mobilisation d'envergure ne sera possible avant le verdict du gouvernement s'il n'existe pas chez Talbot un minimum d'unité entre la C.G.T. et la C.F.D.T. Pour y parvenir il faudra que les travailleurs effectuent des choix clairs dont ils exigeront l'application aux organisations syndicales. Une telle démarche impliquera une solide pratique de masse de la part des militants C.F.D.T. Talbot, pratique évitant les habituelles polémiques stériles.

Une explosion, aussi vive et violente qui suivrait l'annonce même de licenciements serait trop tardive. Il faut savoir montrer sa force pour peser sur la prise de décision et pas seulement pour l'infléchir une fois tombée.

**LES TRAVAILLEURS DE L'AUTO-MOBILE.** Les licenciements chez Talbot sont l'occasion de déclencher la bataille des 35 heures chez l'ensemble des constructeurs. Il existe cependant de lourds handicaps que nous ne pouvons ignorer.

Le personnel de Peugeot n'est touché que par des départs en retraite anticipée F.N.E., plutôt populaires. Surtout P.S.A. a réussi à faire passer l'idée suivant laquelle Talbot constitue le cancer du groupe et donc

qu'une opération chirurgicale s'impose.

Les travailleurs de Renault et Citroën, confrontés au chômage partiel, ont tendance à dire dans un premier temps « gardons nos forces pour agir lorsque ce sera notre tour ».

Un important travail d'explication s'avère nécessaire avant d'espérer une quelconque coordination pourtant indispensable.

**L'ENSEMBLE DES TRAVAILLEURS.** Il s'agit de bien leur montrer les enjeux, d'abord en neutralisant les réactions racistes qui, même s'il ne faut pas les exagérer, prennent des proportions inquiétantes ensuite en sollicitant l'expression d'une solidarité ne serait-ce que par la signature d'une pétition contre les licenciements chez Talbot.

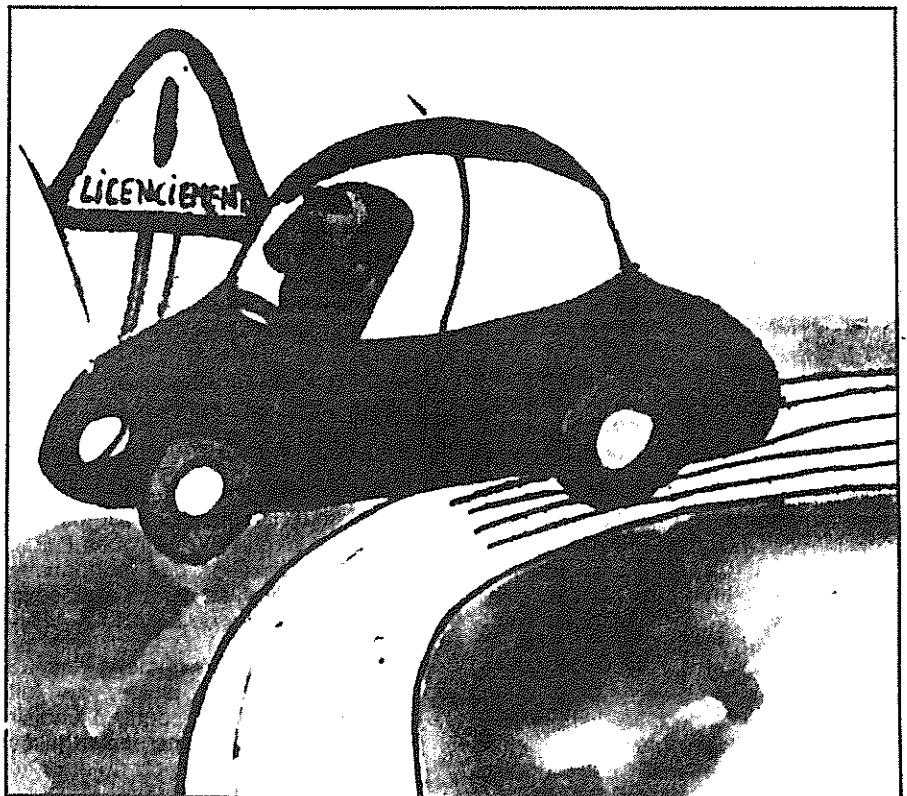
**LE SENS D'UN COMBAT.** La lutte des travailleurs de Talbot est capitale :

— de sa force découlera la possibilité pour le patronat d'effectuer ou non à sa guise des restructurations en cascade ;

— de son déroulement dépend la capacité de modifier les politiques industrielles à condition d'en faire une exigence portée par les travailleurs ;

— de son issue, la revendication des 35 heures gagnera ou perdra en crédibilité.

D.R.  
(août 1983)



IMPASSES ?**Talbot : un sursis trompeur**

*Nous avons quelques craintes concernant la mobilisation des travailleurs de Talbot après les vacances du fait des différences de stratégies entre la C.G.T. et la C.F.D.T. sur le terrain.*

*Les événements ont, malheureusement, confirmé nos appréhensions.*

Fin août donc, le gouvernement désigne un expert, Monsieur Jean Prada, conseiller référendaire à la Cour des comptes, ancien P.D.G. d'Elf Erap. La C.G.T. accueille cette mission favorablement. La F.G.M. C.F.D.T. réagit, par contre, plutôt froidement craignant que les organisations syndicales ne soient dépossédées d'éventuelles négociations. Après la polémique licenciements structurels — licenciements conjoncturels, une nouvelle pomme de discorde apparaît au sommet.

Le 12 septembre, le Comité Central d'Entreprise se réunit pour donner sa position, après le délai de réflexion, sur les procédures engagées.

Conformément à sa volonté de montrer la force des travailleurs dans la période qui précède toute décision, la C.F.D.T. Talbot veut organiser, comme en juillet, une grande manifestation devant les locaux où se retrouve le C.C.E.

### **Malaise des travailleurs**

La C.G.T. se contente d'un débrayage d'une heure, demandant aux ouvriers de rester dans leurs ateliers. Elle dissuade, y compris par des cordons efficaces, ceux qui voudraient se rendre au rassemblement C.F.D.T., laquelle essuie un échec.

Un profond malaise s'empare des travailleurs, ils comprennent mal les raisons qui motivent la modération de la C.G.T. mais, ils veulent qu'au préalable les deux organisations syndicales se mettent d'accord.

La C.F.D.T. continue d'insister sur la nécessité d'un rapport de forces permanent, au vu et au su de l'opinion publique. Sous la pression de ses délégués de chaîne, la C.G.T. organise une grève de quatre heures le 22 septembre, avec discussions sur le tas dans le cadre de « cercles pour l'avenir Talbot ».

La C.F.D.T. se saisit de l'occasion pour provoquer de grands défilés dans les

ateliers contre l'avis des responsables cégétistes. Cette fois, elle parvient à réunir une bonne partie des travailleurs, mais les relations intersyndicales ne s'en trouvent pas améliorées, au contraire.

### **Vieillesse et électoralisme de la C.G.T.**

La C.F.D.T. Talbot lance alors un questionnaire de masse, demandant entre autres :

« Devons-nous attendre les lettres de licenciements pour agir ou devons-nous agir immédiatement ? »

« Devons-nous agir à l'extérieur ou à l'intérieur de l'entreprise ? »

Sur les quelques trois mille réponses recueillies, 70 % se prononcent pour l'action immédiate ; par contre, les avis se partagent à égalité lorsqu'il s'agit de choisir l'extérieur ou l'intérieur de l'usine.

La C.G.T. riposte très sèchement, elle écrit :

« ...Voyant les échéances approcher, la direction, la C.S.L., la C.F.D.T. conjuguent leurs efforts pour nous amener à faire des faux pas qui entraveraient une issue positive à notre lutte... »

« La C.F.D.T. essaie d'entraîner les travailleurs dans des actions irresponsables. »

Une partie des militants C.G.T. diffuse la photocopie d'un article de C.F.D.T. Magazine, intitulé « Automobile : le coup de frein », pour montrer « l'opposition entre les analyses confédérales et celles de la C.F.D.T. Talbot ».

Plusieurs facteurs se conjuguent pour expliquer l'attitude cégétiste :

— proximité des élections à la sécurité sociale,

— volonté de ne pas paraître affronter le gouvernement en plusieurs points chauds simultanés, la Chapelle Darblay focalise déjà l'attention,

— volonté de ne pas mettre en avant les travailleurs immigrés au moment où se multiplient les élections municipales partielles en période de montée du racisme.

Dans une atmosphère déprimée, tombe, le 12 octobre, la bonne nouvelle : les licenciements sont refusés par la Direction Départementale de l'Emploi. Les motifs invoqués sont les suivants :

« Considérant que les mesures destinées à limiter le nombre de licenciements des personnes qui, en raison de leur âge, ne peuvent pas bénéficier des mesures de préretraites par des propositions de reclassement, des formations adaptées, la réduction de la durée du travail, des mesures d'indemnisation, etc., sont insuffisantes... »

### **Les licenciements « non, mais... »**

La C.G.T. pavoise, elle présente le refus comme définitif et fait porter ses responsables en triomphe :

« Nouvelle victoire des travailleurs avec la C.G.T., pas de licenciements à Talbot.

« Notre lutte constructive calme et déterminée, a payé ! »

La C.F.D.T. Talbot sait maintenant qu'elle aura encore plus de difficultés à mobiliser, elle titre cependant son tract « La lutte doit se poursuivre » estimant que le gouvernement ne laisse qu'un délai pour élaborer un plan social plus consistant.

Si l'Humanité parle des « licenciements rejetés », le reste de la presse se montre plus nuancé : Le Figaro « Non mais... », Libération « Oui mais... ».

De fait, le communiqué du ministère de l'Emploi laisse entrevoir l'acceptation, sous conditions, des licenciements :

« Les Pouvoirs Publics entendent que la démarche entreprise permette d'obtenir des sociétés Peugeot Automobile et S.N.C. Talbot, des engagements précis sur le devenir industriel du site de Poissy, dans le cadre des perspectives à moyen terme du Groupe ainsi qu'un véritable traitement social des mutations en cours ».

Le rapport écrit, mais non publié, de Jean Prada concluait de son côté au sureffectif.





## Talbot contre-attaque

Peugeot estime, d'ailleurs, avoir obtenu satisfaction sur le fond, bien qu'il lance un avertissement.

« P.S.A. tirerait immédiatement les conséquences de délais ou de mesures qui compromettraient la compétitivité ou le redressement de la situation financière de l'entreprise et mettraient dès lors en péril tous les emplois du Groupe. »

Talbot se lance alors, début novembre, dans une parodie de négociations notamment sur la réduction du temps de travail, histoire de montrer que les organisations syndicales ne font preuve d'aucune souplesse.

Il faut savoir qu'une heure de réduction non compensée — condition quasiment inacceptable pour les ouvriers de Talbot — ne sauverait que quatre cents emplois sur deux mille huit

cents. Qui oserait se lancer dans un tel marchandage ?

Peugeot affine également son plan social : quelques dizaines de personnes vont pouvoir bénéficier de formations longues.

De surcroît, Talbot installe une espèce d'A.N.P.E.-bis, proposant les ouvriers menacés de licenciements à toutes les entreprises de France et de Navarre.

Le gouvernement se contentera-t-il de tels éléments ?

Malgré le découragement actuel, le personnel de Talbot réagira-t-il violemment à l'annonce de licenciements ?

L'Union Parisienne des Syndicats de la Métallurgie C.F.D.T. compte lancer une campagne sur les 35 heures, en s'appuyant sur Talbot, mais, l'absence de mobilisation a déjà produit quelques dégâts.

A l'annonce de dix sept jours de chômage d'ici la fin 1983, les ouvriers de

Fiat-Unic à Trappes (vingt cinq kilomètres de Poissy) se sont mis en grève illimitée sur les 35 heures sans perte de salaire. Ils ont tenu dix jours, l'intervention des forces de l'ordre a mis fin à leur mouvement. Isolés, sans jonction possible avec Talbot, ils n'ont pu aller bien loin.

Pouvons-nous sortir de telles impasses ?

En fin de compte les fuites diverses et la rencontre de la C.F.D.T. Talbot avec l'administration, suivie d'un communiqué cédétiste laissant prévoir l'autorisation des licenciements, ont conduit la C.G.T. à accepter la logique inéluctable d'un conflit.

Le mercredi 7 décembre au soir, l'ensemble des ateliers cessaient le travail pour une grève reconductible chaque jour.

Le 14 novembre 1983  
D.R.

TALBOT

## Entre fracture et recomposition du champ social.

*A l'occasion du congrès de l'Union Départementale CFDT des Yvelines, le S.M.V.S.O. (Syndicat Métaux des Vallées de la Seine et de l'Oise) présentait l'amendement suivant :*

*"Le refus de tout licenciement à TALBOT POISSY, du fait qu'il s'agit d'une entreprise importante qui focalise sur elle les spots de l'actualité, peut permettre d'engager concrètement la bataille sur la réduction massive du Temps de Travail.*

*"Le refus de tout licenciement constitue la base indispensable, pour que les Travailleurs construisent, collectivement, une autre politique industrielle non destructive d'emplois, en rupture avec la logique du profit et de la concurrence capitaliste internationale.*

*"La réduction du Temps de Travail, comme ces politiques industrielles radicalement différentes, constitue le complément indissociable d'une politique offensive de création d'emplois dans les secteurs qui touchent à l'amélioration de la qualité de la vie (logement – santé – équipements collectifs – loisirs)."*

Le 26 novembre 1983, le congrès de l'U.D. des Yvelines adoptait ce texte à une écrasante majorité entérinant, par la même, la volonté de créer une dynamique sur la réduction du Temps de Travail, à partir des menaces de licenciements de plus en plus précises.

De fait, la Section Syndicale CFDT TALBOT Poissy voulait déclencher une épreuve de force, dès le retour des vacances d'été. Les entretiens avec Monsieur PRADA, l'expert nommé par les pouvoirs publics, ne laissaient guère d'illusion sur les intentions finales.

Les impératifs stratégiques de la CGT, à la veille des élections à la Sécurité Sociale, dans une période où se succédaient des consultations municipales partielles difficiles pour la gauche de même que l'habileté du gouvernement refusant les licenciements le 12 octobre non sur le fond mais au vu de l'insuffisance du plan social, ont empêché toute mobilisation d'envergure des Travailleurs de TALBOT, durant un trimestre.

Au lendemain de ce premier refus, le syndicat CGT pavoise, tombant dans

le triomphalisme, tandis que la Section Syndicale CFDT parle de SURSIS TROMPEUR.

### Déclenchement d'un conflit

Le 5 décembre 1983, la CFDT TALBOT est reçue par la direction départementale de l'emploi. Elle est bien décidée à obtenir des informations précises.

Elle apprend que la décision définitive tombera d'ici le 20 du mois et elle comprend, sous le langage diplomatique de ses interlocuteurs, que les jeux sont faits. Elle lance, alors, un communiqué qui produit l'effet d'une petite bombe :

*"La décision de l'administration concernant la demande des 2 905 licenciements à TALBOT Poissy, devrait aller dans le sens de l'autorisation."*

Elle appelle, tous les salariés de l'usine alors en période de chômage, "à déterminer, dès l'entrée dans les ateliers et les bureaux, la forme qu'il con-

*vient de donner à la riposte, plus que jamais indispensable".*

*La CFDT TALBOT a l'intention de proposer la grève, avec occupation, et elle prend contact avec la CGT pour la rencontrer.*

La CGT a, de son côté, toutes les informations nécessaires, ne serait-ce que par le cabinet du ministre-délégué à l'emploi, elle n'a plus de raison d'attendre, l'épreuve de force devient inévitable. Elle appelle les Travailleurs à se réunir le 7 décembre, premier jour après le chômage, pour décider la grève reconductible à partir du lendemain.

Dès le sept au soir, à vingt heures, les délégués de chaîne des deux Organisations, prennent l'initiative d'arrêter la production. LES OUVRIERS PARTENT EN GREVE !

Les militants CGT – avec l'appui des responsables du Syndicat, imités par leurs Camarades de la CFDT, s'emparent de tous les engins de manutention qu'ils trouvent dans l'usine, ils les stockent au cœur de la grève dans le B 3, sous le contrôle permanent des Travailleurs.

Privés des engins de manutention, l'établissement ne peut quasiment plus tourner, quelle que soit l'opinion particulière des salariés de tel ou tel secteur. L'immobilisation complète est garantie.

Chaque jour, la CGT demande aux Ouvriers de rester dans leurs ateliers, au contact de leurs délégués de chaîne, pour recevoir des informations, prêts à reprendre le travail si des négociations s'ouvrent.

*Très vite, la CFDT veut durcir l'action pour que l'opinion publique, comme PSA ou le gouvernement, sente la détermination des Travailleurs.*

*Elle tente la mise en place d'un comité de grève et l'édition d'une carte de gréviste. Nous reviendrons plus loin sur ces points.*

Une partie des éléments les plus déterminés, pousse à la formation de piquets de grève devant les grilles, de telle sorte que les employés, techniciens, cadres... ne puissent se rendre à leurs bureaux. Ce serait, effectivement *un bond en avant spectaculaire.*

Reste qu'il présente des inconvénients majeurs : la direction aurait toutes les raisons pour supprimer, immédiatement, les cars de ramassage et les restaurants, sans oublier les intempéries de saison, qui risqueraient de rendre, rapidement, les piquets squelettiques.

Le débat montre que les désavantages l'emportent, si bien que la CFDT renonce aux piquets de grève par contre, elle propose une grande Manifestation à Poissy.

La CGT se déclare hostile à toute sortie de l'usine. Elle s'appuie, alors, sur la volonté de garder les engins de manutention et sur le sentiment très majoritaire des Travailleurs Immigrés, lesquels ne veulent pas apparaître, seuls, sur le devant de la scène ! Ces derniers disent que s'ils vont défilé à l'extérieur ils seront, une fois de plus, le point de mire des médias !

La Manifestation n'aura donc pas lieu mais la CGT, prise à ses propres arguments, essuie de son côté, un refus poli lorsqu'elle veut emmener quelques dizaines de grévistes en délégation à PARIS.

La grève s'installe donc, dans une routine peu mobilisatrice. La direction ripostant, au bout de quelques jours, par l'extension du chômage économique déjà prévu pour une équipe d'où, une forte diminution du nombre des occupants.

### **Verrouillage par l'accord PSA - Gouvernement**

Après 10 jours de tergiversations et de flottements gouvernementaux, après l'annonce — par PSA — d'une ferme-

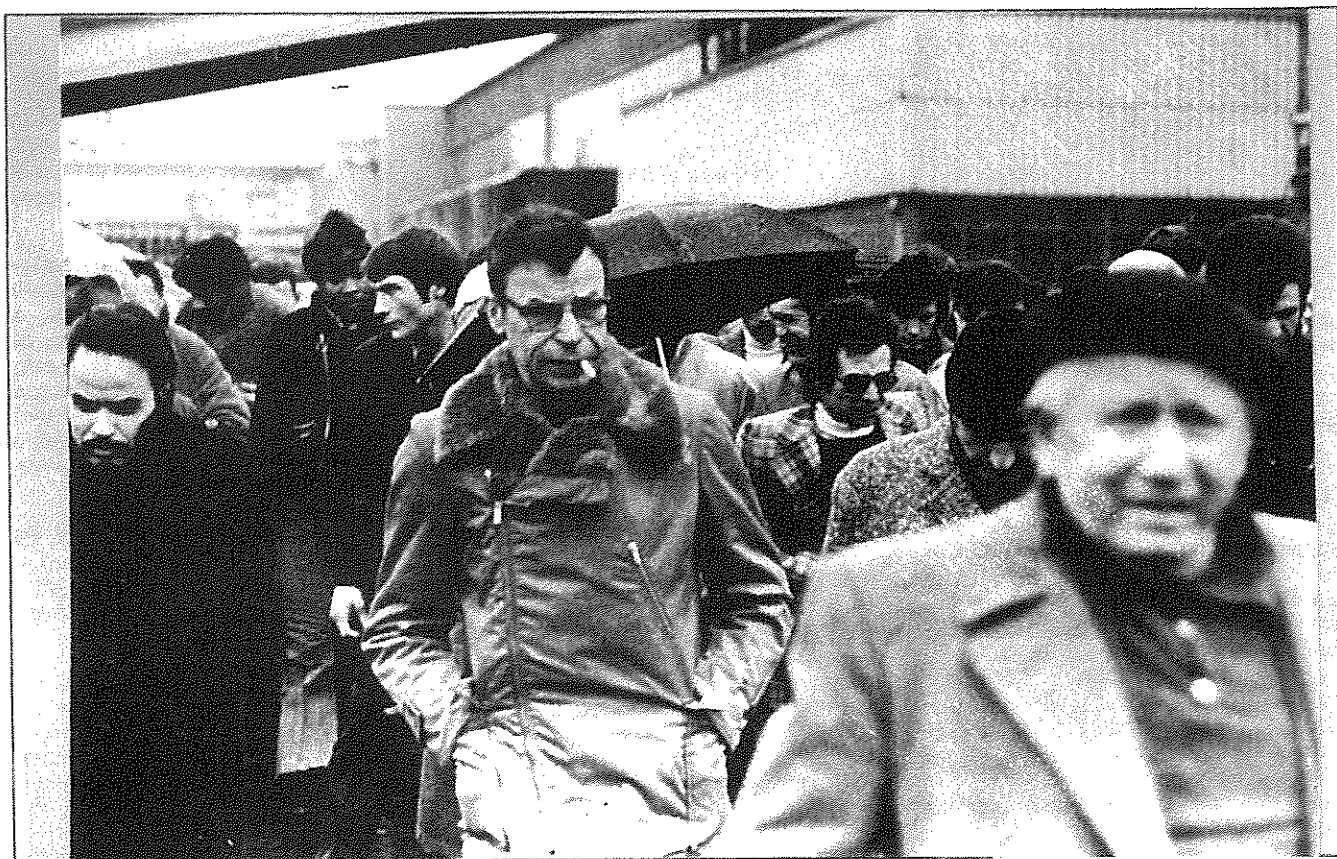
ture indéterminée, sans paiement de salaire pour tout le personnel, le verdict tombe : **LES POUVOIRS PUBLICS DONNENT LEUR ACCORD POUR 1 905 LICENCIEMENTS, 1 000 sont annulés.**

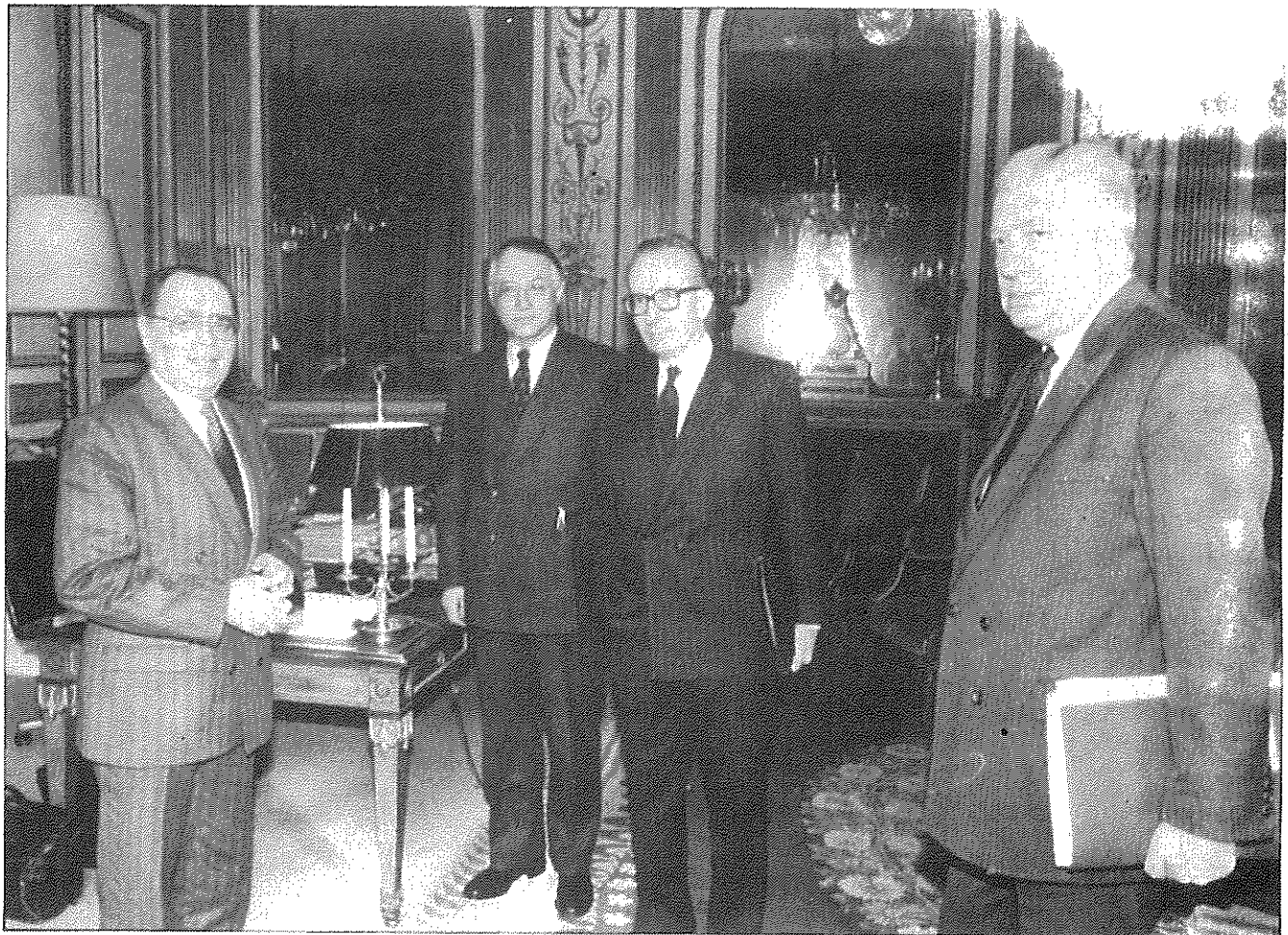
La CGT obtient 2 promesses qu'elle recherchait, d'une part un plan d'investissement conséquent sur le site de POISSY, d'autre part le maintien de la marque TALBOT en FRANCE.

Les toutes premières réactions du secrétaire de la Fédération Métallurgique CGT sont favorables. Ensuite, elles se nuanceront de plus en plus devant les réactions hostiles des Ouvriers.

L'accord PSA — gouvernement, se referme sur le conflit comme une chape de plomb ; à partir de ce moment, il ne sera plus possible d'obtenir un retour en arrière car beaucoup de monde ne voudra pas se déjuger.

Le retrait des 1 000 licenciements constitue un compromis inespéré pour J. RALITE, ministre délégué à l'emploi, du fait que la majorité de ses collègues avait déjà entériné les 2 905 suppressions d'emplois. Les partis Socialiste et Communiste trouvent là, enfin, un terrain d'entente sur le plan économique qui scelle la solidarité gouvernementale. Quant à PSA et au CNPF, ils ont obtenu satisfaction sur le fond, par rapport à l'avenir et ils n'ont plus l'intention de lâcher !





*Au départ  
et à la fin du conflit :  
les mêmes interlocuteurs privilégiés du gouvernement.*

Si les 1 000 licenciements en moins acquis par la grève, devaient permettre à la gauche et aux organisations syndicales de sauver la face, il n'en sera rien. Le lundi 19 décembre au matin, les Ouvriers rejettent l'accord, ils sont le sentiment d'avoir été trahis.

La CGT, qui tente de l'expliquer pédagogiquement sans prendre position de telle sorte que les Travailleurs se prononcent après discussions dans les ateliers, se fait huer ! *La CFDT, qui rejette l'accord, est bien accueillie !*

Personne ne comprend pourquoi le protocole a enlevé 1 000 licenciements, chiffre rond, symbolique, pourquoi pas 999 ou 1 001 ? De fait, sur le plan strictement industriel, dans le cadre des échanges capitalistes actuels, le raisonnement de PSA apparaissait imparable : puisque les usines chômaient en moyenne une semaine sur quatre, il fallait réduire les effectifs d'un quart !

Ne voulant aborder de front, à ce moment-là, ni la réduction du Temps de Travail, ni la politique industrielle, le gouvernement ne confirme que ses incohérences. Le patronat saura en tirer les leçons : dorénavant, il demandera beaucoup plus de licenciements

pour obtenir, en gros, le nombre qu'il désire.

Les pouvoirs publics comptent, manifestement, sur le plan social d'accompagnement pour atténuer les effets du chômage sur ceux qu'ils laissent sur le carreau.

Mais la plupart des Travailleurs immigrés (180 % des Licenciés — à noter que la majorité des Français licenciés est originaire des DOM TOM) refusent, sur le moment, les formations de longue durée qui leur seront proposées. Ils se demandent quelle formation professionnelle peut être donnée à des gens âgés d'une quarantaine d'années, n'ayant jamais été à l'école, ne sachant ni lire ni écrire.

Par ailleurs, la priorité à l'embauche, que semble signifier la prime de 20 000 F à tout employeur qui acceptera un salarié de TALBOT, fonctionnera-t-elle ? Les Travailleurs en doutent fort : *quel patron voudra prendre "les agitateurs" qui ont tant défrayé la chronique ?*

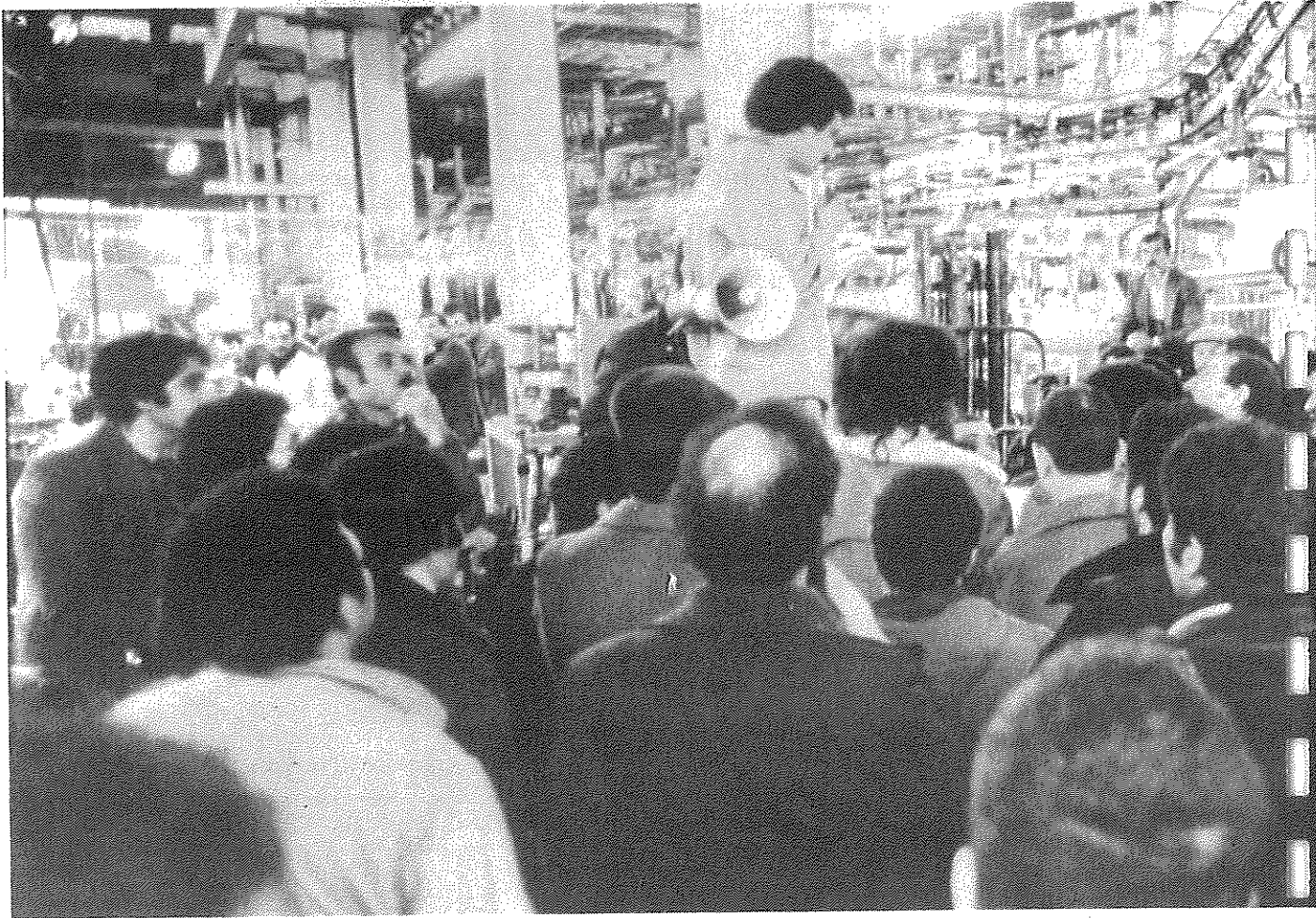
La voie d'un long chômage semble bien la seule perspective envisageable pour beaucoup.

Très vite, après l'accord PSA-gouvernement, les lettres de licenciements arrivent. Les Ouvriers les amènent dans l'usine, pour enregistrement auprès des Organisations Syndicales.

*La CFDT fait signer, à chacun, une lettre de refus destinée, à la fois au premier ministre et à PSA, la CGT ne s'y associe pas pour ne pas viser le gouvernement.*

Une délégation de licenciés accompagne les Militants CFDT, devant le siège de l'entreprise aux Champs Elysées, où les copies des lettres de licenciements sont brûlées, puis devant Matignon.

Le recensement des lettres montre, ce que l'on savait déjà : il n'y a pas de licenciement propre. La direction de TALBOT a fixé des critères : âge — handicap reconnu — ancienneté mais aussi, l'avis — oh combien arbitraire — sur la compétence professionnelle, pour "éviter des drames sociaux trop importants". Elle n'a, de fait, rien évité et l'administration s'est rendu complice de bien des injustices. Par exemple : *Les Travailleurs licenciés, pères de 4 - 5 - 6, voire 9 enfants, se comptent par dizaines, que leur famille soit en France ou au Pays.*



Assemblée générale des tra

Chacun se doute que des critères plus politiques ont prévalu. Pourquoi TALBOT se gênerait-il pour décapiter les Organisations Syndicales ? Certes, les Militants mandatés restent en place mais, pour les Délégués de chaînes, c'est l'hécatombe : 50 CGT - 15 CFDT devraient quitter l'usine. Dans certains secteurs, l'hémorragie s'avère totale.

La direction ne reste pas inactive : elle a prévu la réouverture de l'usine le 2 janvier et elle engage un référé avec demande d'expulsion, à l'encontre d'une quinzaine de Militants CGT et CFDT. La CGT se retrouve citée, bien qu'elle considère qu'il n'y a pas grève puisque l'usine est au chômage. Elle déclare ne pas occuper mais, garder l'outil de travail.

TALBOT obtient gain de cause auprès du tribunal.

### Grève minoritaire ?

TALBOT, depuis le début du conflit - la CGT dans la foulée de l'accord PSA-gouvernement, ont voulu à toute force, faire passer le message suivant lequel la grève était minoritaire, très

minoritaire, imposée par la violence. Or, cette vision constitue une transformation de la réalité, en fonction d'intérêts évidents.

Certes, il existe une fraction plus déterminée, qui rassemble autour d'elle les autres mais, il en a toujours été ainsi dans la plupart des conflits, qu'ils concernent des Travailleurs Immigrés ou Français.

En fait, la grève avait le soutien de la majorité des Ouvriers de fabrication, ceux dont le coefficient se situe entre 160 et 190, ceux qui ont été percutés par les licenciements.

Comment expliquer, sans cela, les participations massives, et bruyantes, aux meetings du matin dans le B 3 ? participations que toute la presse a pu noter. s'ils ne sympathisaient pas avec le mouvement en cours, les Ouvriers pouvaient très bien ne pas descendre dans l'atelier et se défilier ?

Le lundi 19 décembre, malgré l'absence de transports collectifs, ce sont plus de 2 000 Travailleurs qui viennent aux informations et refusent l'accord PSA-gouvernement.

Il est vrai que les grévistes n'acceptè-

rent plus, à un certain moment, que leurs Camarades revêtent "leurs bleus". Ils les invitaient en conséquence, parfois un peu rudement, à garder la tenue de ville, la seule qui symbolise l'unité entre non-licenciés et licenciés puisque ces derniers n'ont plus droit à la tenue de travail.

Il est vrai que les grévistes avaient du mal à laisser tourner des ateliers avec des ouvriers professionnels ou des régleurs car cela constituait, pour eux, comme autant de provocations mais, il n'empêche que plusieurs secteurs ont pu fonctionner après que les Militants CFDT eurent montré que cela ne gênait en rien l'efficacité du Mouvement.

*Nul ne peut juger du comportement des Ouvriers sans se rappeler le passé CSL de l'usine.*

Involontairement, la CGT a elle-même reconnu que la grève n'était pas aussi minoritaire qu'elle le prétendait. Elle n'a jamais, franchement, osé appeler à la reprise alors que, de toute évidence, elle la souhaitait, elle a dû employer un double langage permettant de voguer à vue pour ne pas perdre la face.



rs de Talbot durant la grève.

De même, elle n'a pas proposé son référendum sur la poursuite OU NON, de l'action, aux seuls Ouvriers de fabrication licenciés ou non-licenciés ; elle l'a étendu à toutes les catégories professionnelles non concernées par les licenciements et la grève, confirmant ainsi qu'elle avait quelques doutes sur le résultat d'un vote des seuls Ouvriers de fabrication.

Reste, maintenant, que plusieurs indices confortaient la thèse d'un noyau dur relativement restreint. Si la fréquentation des meetings du matin était massive, ensuite les ateliers se vidaient petit-à-petit. En fin d'après-midi et la nuit, il restait à peine 200 Ouvriers, souvent les mêmes, pour occuper.

Entre Noël et le jour de l'An, semaine de congé bien dissuasive il est vrai, quelques centaines de Travailleurs, seulement, vinrent à l'usine et refusèrent, avec la CFDT, tant le 29 que le 30, l'entrée du B-3 aux équipes d'entretien venues préparer la reprise d'activité.

Dans la nuit du 30 au 31, un dispositif imposant des forces de l'ordre évacua... 100 ouvriers et Militants.

*Comme souvent dans l'automobile, nous avons assisté à une grève par délégation, en ce sens que la majorité compte sur les plus fermes pour assurer le succès. Se mélangent, à la fois, une certaine distance et une adhésion indéniable chez les mêmes personnes.*

De façon significative, si on interrogeait les Ouvriers de TALBOT à l'extérieur de l'usine, la plupart ne répondraient rien à la question "es-tu gréviste ?" Par contre, ils affirmeraient, sans hésitation "qu'ils soutiennent la grève".

La direction prend toutes les dispositions nécessaires pour creuser le fossé entre les grévistes et le reste du personnel. Elle espère que les lettres de licenciement sépareront ceux qui ne les ont pas reçues, de leurs Camarades.

Elle engage des procédures judiciaires contre les Militants CFDT, responsables de l'Union Départementale et du Syndicat Métaux compris, pour bien viser leur responsabilité. Elle leur demande, dans une première citation au fond, 140 millions de centimes, et dans une seconde en référé, 300 millions au titre d'une provision sur les

salaires. Motifs invoqués : atteinte à la liberté du Travail — incitations à la violence — voies de faits.

Elle annonce le changement du statut juridique de l'entreprise, avec passage d'une société en nom collectif intégré à PSA en cession à une filiale. Le chantage au dépôt de bilan pointe !

Une partie de la hiérarchie, des régisseurs, voire même quelques OP, se sont sentis complètement libérés de tout scrupule. Poussés par la CSL, ils pouvaient espérer la revanche de juin 1982 en entamant une croisade contre ces poignées d'immigrés et ces quelques éléments extérieurs liquidant l'emploi de 15 000 personnes.

Toutes les provocations deviennent possibles, comme le mystérieux incendie du B 5 qui éclate, simultanément à l'évacuation par les CRS le 31 décembre.

Radicalisation dans la haine : les quatre agents de maîtrise de l'entretien — qui ont tenté d'enlever l'auteur de ces lignes le 4 janvier à la première heure, déclenchant par là tous les incidents de la journée — n'étaient pas catalogués comme réactionnaires.

Les 3 et 4 janvier, les grévistes présents le soir, décident de quitter l'usine car ils sont trop peu nombreux par rapport aux troupes mobilisées par la direction. La CSL en tire la conclusion qu'elle va pouvoir en terminer et nous débouchons sur les assauts du 5 janvier !

Le fanatisme comme le racisme, guident les quelques centaines d'énergumènes venus de plusieurs usines du Groupe PSA, appuyés par les gens du PFN, lesquels s'en vanteront dans un tract.

Ouvrons une parenthèse sur l'appel

de la CFDT aux forces de l'ordre, lors de ces événements :

— dans un premier temps, la CFDT a tenté d'éviter les affrontements, puis elle a pris la décision d'organiser la défense du B 3.

— Les 2 000 Grévistes pouvaient affronter leurs adversaires mais, ces derniers avaient le moyen de les obliger à sortir, par des gaz fumigènes ou lacrymogènes. Il était évident que se développait une atmosphère de guerre civile, aux conséquences trop prévisibles.

Combien y aurait-il eu de blessés graves, peut-être de morts, si nous acceptions le champ de bataille comme inévitable ?

En de telles circonstances, la CFDT a préféré mettre les pouvoirs publics devant leurs responsabilités, non par affolement ou par peur, comme certains ont cherché à le traduire, mais pour éviter un irréparable inutile.

### Grève inorganisable :

Sur qui pouvait-on compter, à partir d'une certaine heure dans la journée ? Quelles initiatives s'imposaient pour améliorer le rapport de forces ? Comment amener les deux Organisations Syndicales — CGT et CFDT — à s'entendre ?

Dès le début du conflit, la CFDT a proposé la mise en place d'un comité de grève avec des Travailleurs élus par atelier. Elle en a fait un enjeu car c'était le seul moyen d'assurer l'unité des Syndicats.

Des réunions communes — Comité de grève — CGT et CFDT — auraient permis, bon gré mal gré, de maintenir une cohésion indispensable ! L'expérience des grandes luttes de Renault Flins montrait que c'est réalisable.

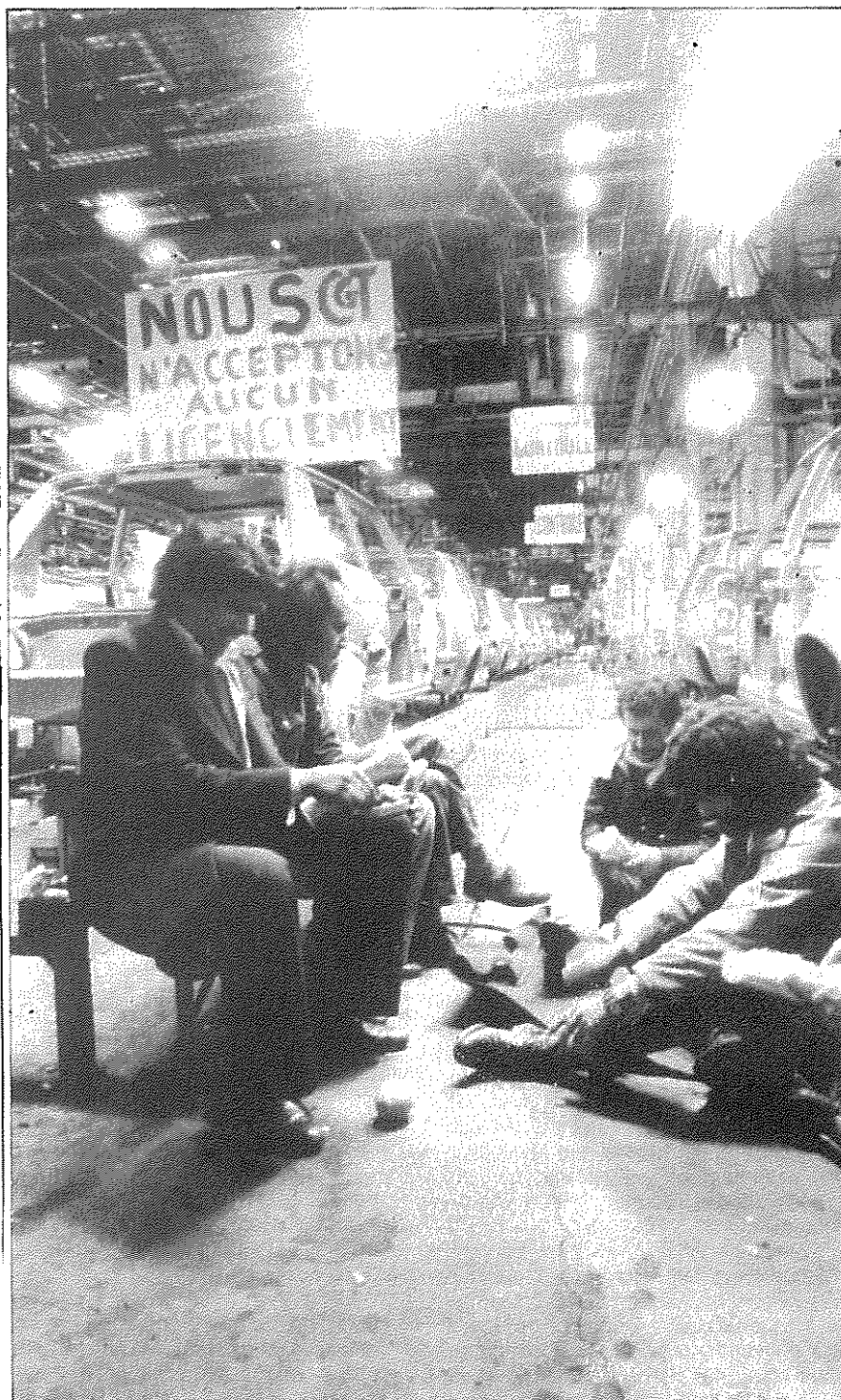
La proposition CFDT ne fut pas accueillie avec hostilité, elle suscita quelques discussions mais, ne mordit pas.

Les Ouvriers demandaient d'abord aux Syndicats de se mettre d'accord, ils ne voyaient pas comment ils pouvaient peser sur eux.

Des années d'encadrement par la CSL ne disparaissent pas d'un coup de baguette magique. Par ailleurs, indépendamment de la fin de non-recevoir cégétiste, les délégués de chaîne de cette Organisation ressentaient l'éventualité d'un comité de grève comme une remise en cause de leur rôle.

La CFDT essaya de mettre en circulation une carte de gréviste. Les premières réactions ne furent pas très favorables. La paralysie totale de l'usine maintenait la fiction d'une grève quasi unanime parmi les Ouvriers, qu'ils soient Immigrés ou Français ! La carte obligeait à se déterminer, à se positionner, elle risquait donc de diviser. Une partie des Travailleurs disait que la carte de gréviste ne servait à rien puisqu'elle n'avait pas donné droit à de l'argent issu des collectes de solidarité, en juin 1982.

Mais la grève durant, l'état d'esprit évolue, certains Ouvriers en viennent



Sans commentaire.

à réclamer la carte de gréviste ainsi que l'attestation qui leur permettra, peut-être, d'obtenir une aide de leur mairie. Un millier de cartes seront distribuées. Par contre, toutes les tentatives pour imposer leur pointage quotidien, uniquement l'après-midi en obligeant les Travailleurs à rester dans l'usine, échoueront.

Avec le développement des contradictions internes dans la CGT, l'idée du comité de grève refait surface. Des élus grévistes, en rupture avec leur Organisation, proposent sa création le mardi 3 janvier, jour de la réouverture officielle.

Il n'y a pas d'élection... 400 Ouvriers s'inscrivent pour y participer, d'où une grande confusion. Le comité a bien du mal à se réunir, ne serait-ce qu'avec quelques dizaines de participants, il finit par sortir un tract pour se présenter puis, la tourmente des événements le balaie inexorablement.

Il aurait fallu que les Travailleurs en grève croient en la possibilité de diriger la lutte, obligeant la CGT et la CFDT à recoller les morceaux. Il n'en a jamais été ainsi !

Résultat : le triste spectacle de la désunion s'étale partout. Le 3 janvier, lors de la Manifestation de protestation contre l'évacuation de l'usine par les CRS, le service d'ordre de la CGT charge les Militants CFDT, devant la mairie de POISSY. A. SAINJON, secrétaire de la Fédération des Métaux CGT, ne trouve pas mieux que d'accuser les responsables CFDT d'avoir été à la tête des commandos qui, le 5 janvier, auraient déclenché les violences...

Le fossé se creuse entre les Militants, les séquelles des divergences laissent de telles traces à la base, qu'elles ne seront malheureusement pas faciles à effacer, alors qu'il le faudra bien.

## Dissidence et retour :

Les divergences dans la CGT TALBOT, ne datent pas du dernier conflit mais, jusqu'ici la Confédération de Nora TREHEL symbolisait le combat acharné contre la CSL. La majorité des Ouvriers de fabrication se retrouvaient, sans hésiter, dans l'Organisation dont le courage et l'obstination avaient porté leurs fruits.

L'accord PSA - gouvernement, provoque une première fêlure. Bon nombre de Militants et d'Adhérents CGT ont le sentiment d'avoir été lâchés, abandonnés. Les débats deviennent houleux. La composition des délégations cégétistes qui se rendent à MATIGNON ou aux réunions tripartites, donne le coup de grâce, la base n'est plus écoutée.

Les dissidents de la CGT, comme on les appelle, dénoncent le non-respect des règles démocratiques, les liens privilégiés avec une Organisation politique, mais surtout ils reprochent aux Syndicats leur incapacité à prendre en compte les aspects spécifiquement immigrés.

Dans la fameuse interview qu'ils accordent au journal LIBERATION, quatre Militants parmi les plus populaires de la CGT, posent avec acuité la question du retour qui, pour eux, devient un pivot central du conflit TALBOT.

Toute la presse se précipite, elle tient enfin un fait social aussi majeur que nouveau.

Puisque les licenciements s'avèrent inéluctables, puisque les Syndicats ne parviennent pas à les empêcher, mieux vaut réagir avec dignité et partir dans de bonnes conditions voilà ce que pensent, non seulement les dissidents mais aussi plusieurs Militants cégétistes. Ils soulignent avec force que les Travailleurs Immigrés sont désormais rejetés par la société française. Ils se voient, inexorablement, évincés au fur et à mesure des diminutions draconiennes d'effectifs, exclus par la montée du racisme et de la violence.

Ils effectuent le calcul de ce qui serait dépensé, selon eux en pure perte durant deux ans et demie par la collectivité, en formation, allocations familiales, allocations Logement : en tout, deux cent mille francs avec, pour seul débouché le chômage et la misère.

Paradoxalement, ces expressions sur le retour tombent quelques semaines après la MARCHÉ DES MINGUETTES, qui marquait la volonté d'une société multiculturelle, où chacun aurait sa place.

Il serait vain de nier que la revendication du retour n'a pas fortement embarrassé les Organisations Syndicales.

Les structures CFDT n'ignoraient pas, pour leur part, ces nouvelles tendances parmi les Travailleurs immigrés, en opposition avec l'hostilité antérieure contre les mesures STOLERU favorisant le retour. La dénonciation de l'intégrisme chiite par plusieurs Ministres, au moment des conflits de l'automobile début 1983, les succès électoraux de l'extrême droite sur le thème de l'immigration, ont renforcé l'idée d'une cohabitation quasi impossible.

Mais, la revendication du retour apparaît comme faisant le jeu des forces de droite, elle semble entériner un constat de défaite, surtout, elle risquait d'isoler les Ouvriers de TALBOT dans leur combat contre les licenciements

compromettant, à la fois l'expression d'une solidarité effective et la jonction avec tous ceux qui font de la REDUCTION DU TEMPS DE TRAVAIL, l'axe essentiel pour maintenir l'emploi.

La CFDT a, cependant, intégré dans sa plateforme la possibilité du retour mais, en insistant sur un point capital : LE VOLONTARIAT. Ce ne sont pas les 1 905 licenciés qui, contraints et forcés, doivent pouvoir "en bénéficier" mais, ceux qui le désirent parmi tous les Travailleurs immigrés de TALBOT, permettant ainsi, de contribuer à l'annulation des licenciements actuels.

Par ailleurs, une remarque s'impose : les Travailleurs immigrés ne veulent pas se contenter d'une aide au retour, sous forme d'aumône. A travers les sommes mises en avant, les Ouvriers indiquent un ordre de grandeur de ce qu'ils mettent derrière les droits acquis. Ils annoncent qu'ils n'accepteront pas des discussions de "marchands de tapis" sur des montants insuffisants or, les propositions gouver-





nementales officieuses que nous connaissons se situent autour de 40 000 F.

En ce sens, le rapport de force nécessaire pour obtenir satisfaction sur les revendications du retour, ne sera pas négligeable car, nul doute que les pouvoirs publics hésiteront à aller très loin pour ne pas créer des précédents dont voudraient se saisir tous les Travailleurs, Français comme Immigrés, pour quitter une entreprise en difficulté.

Dans de telles conditions, il n'est pas du tout évident que les opérations Retour donnent les résultats escomptés par certains. Contrairement à ce que l'on pourrait croire, elles ne constituent pas la solution facile aux problèmes d'emplois, la Régie RENAULT qui, dès maintenant s'engouffre dans la brèche, risque d'en faire l'amère expérience.

L'affirmation de la spécificité Immigrée, s'est concrétisée par la jonction entre les "Beurs", plusieurs collectifs de la marche contre le racisme et les dissidents cégétistes. Ils organisèrent ensemble, le 13 janvier, une manifestation à PARIS, à laquelle les Sections CFDT RENAULT Flins et TALBOT, participèrent.

Personne ne s'étonnera d'apprendre que les Militants CGT en rupture avec leur Organisation, ont engagé un débat pour décider de leur adhésion à la CFDT.

### **Evolution d'une plateforme revendicative :**

Dans une information distribuée sur l'usine, la CFDT TALBOT écrivait ceci le 3 janvier 1983 :

*"Les moyens d'informations présentent les positions cédistes comme jusqu'aboutistes : NON AUX LICENCIEMENTS : point final, comme si nous ne mettions pas en avant la moindre revendication concrète.*

*"Tout se passe, aujourd'hui, comme si la réduction du Temps de Travail ne devait plus avoir la moindre crédibilité auprès de l'opinion publique, alors les médias la passent sous la trappe.*

*"Il n'y a pas si longtemps, la gauche promettait les 35 heures pour 1985, est-ce oublié ? définitivement enterré ?*

*"Les 35 heures chez TALBOT (sans perte de salaire pour les Ouvriers) ce sont 1 000 emplois conservés. Les 35 heures dans le Groupe PSA, se sont 6 000 emplois préservés !*

*"On nous rétorque qu'il est impossible de s'engager dans une telle voie, en*

*raison de la concurrence internationale, impossible de renchérir les coûts en FRANCE s'il n'en est pas de même ailleurs.*

*"La CFDT ne nie pas la dimension Européenne, voire mondiale, de problèmes, puisqu'elle a pris tous les contacts nécessaires pour réaliser une mobilisation à l'échelle européenne. Nous savons très bien que la question de la Réduction du Temps de travail ne peut se traiter, uniquement, sur TALBOT ou PSA mais, au niveau de la branche automobile en FRANCE.*

*"MAIS, nous disons "IL FAUT FAIRE VITE, TRES VITE, il n'est pas question d'accepter de traiter cas par cas les licenciements, entreprise par entreprise, de telle sorte qu'il n'y ait pas d'issue autre que les suppressions d'emplois".*

*"Le conflit TALBOT permet une dynamique indispensable, compte-tenu de tous les secteurs qui vont être percutés par les licenciements en 1984 et 1985.*

*"Ceux qui attendent qu'il y ait simultanéité des Luites dans plusieurs pays, font comme s'ils ignoraient toute l'histoire des conquêtes ouvrières. Il faut bien commencer quelque part, POUR FAIRE TACHE D'HUILE, ENSUITE."*

De fait, les slogans "NON AUX LICENCIEMENTS" s'ils revêtent un caractère mobilisateur indispensable pour les Travailleurs de TALBOT, n'ont jamais constitué une fin en soi. La section CFDT, de même que le Syndicat Métallurgie, les ont toujours conçus comme la conséquence de la Réduction du Temps de Travail et d'une autre politique industrielle. Sinon, le zéro licenciement n'a d'autre signification qu'une volonté dénonciatrice, tant du patronat que du gouvernement, sans la moindre possibilité d'obtenir satisfaction.

Dans un tel conflit, sans articulation maîtrisée de l'expression sur les mots d'ordre revendicatifs, toute la dynamique externe escomptée risque de s'en ressentir. Or, de ce point de vue, il n'est pas évident que la nécessité de se battre sur la Réduction du Temps de Travail ait effectué un saut qualitatif décisif dans les consciences à la faveur des événements qui secouaient TALBOT.

Quels qu'aient été les blocages que nous avons constatés, nous ne pouvons nous contenter d'incriminer les médias, il existe une part de responsabilité incombant aux structures de base qui ont mené la lutte.

L'isolement de la CFDT devenant de plus en plus préoccupant, le rapport de force s'amenuisant, avec — y compris — des menaces non déguisées de décapitation de la section syndicale, une couverture s'imposait.

La proposition vint de la Fédération de la Métallurgie CFDT. Il s'agissait de mettre les 1 905 licenciés en chômage partiel total payé par les Pouvoirs publics et les ASSEDI mais, sans rupture du contrat de Travail, pour une période qui permettrait de résoudre tous les cas.

Les Militants du Syndicat Métaux ayant déjà évoqué le système de la "cassa iniegrazione" italienne en tant que porte de sortie, acceptèrent sans problème. L'assemblée générale des grévistes accueillit favorablement cette évolution mais, elle n'avait guère de choix non plus.

Quasiment toute la presse considéra que la CFDT avait effectué une concession majeure.

Une deuxième position de compromis complémentaire de la précédente qui, si elle était acceptée, aurait été reçue comme "une victoire" par les Travailleurs, concernait la substitution : il s'agit de pouvoir intervertir un membre dupersonnel volontaire pour le retour au Pays avec un licencié qui désire rester en FRANCE.

De cette manière, l'arbitraire des licenciements nominatifs, serait quelque peu corrigé et battu en brèche.

Durant toute la dernière phase du conflit, la CFDT s'appuya sur le chômage partiel total et la substitution pour tenter d'amortir le couperet, sans grandes illusions cependant.

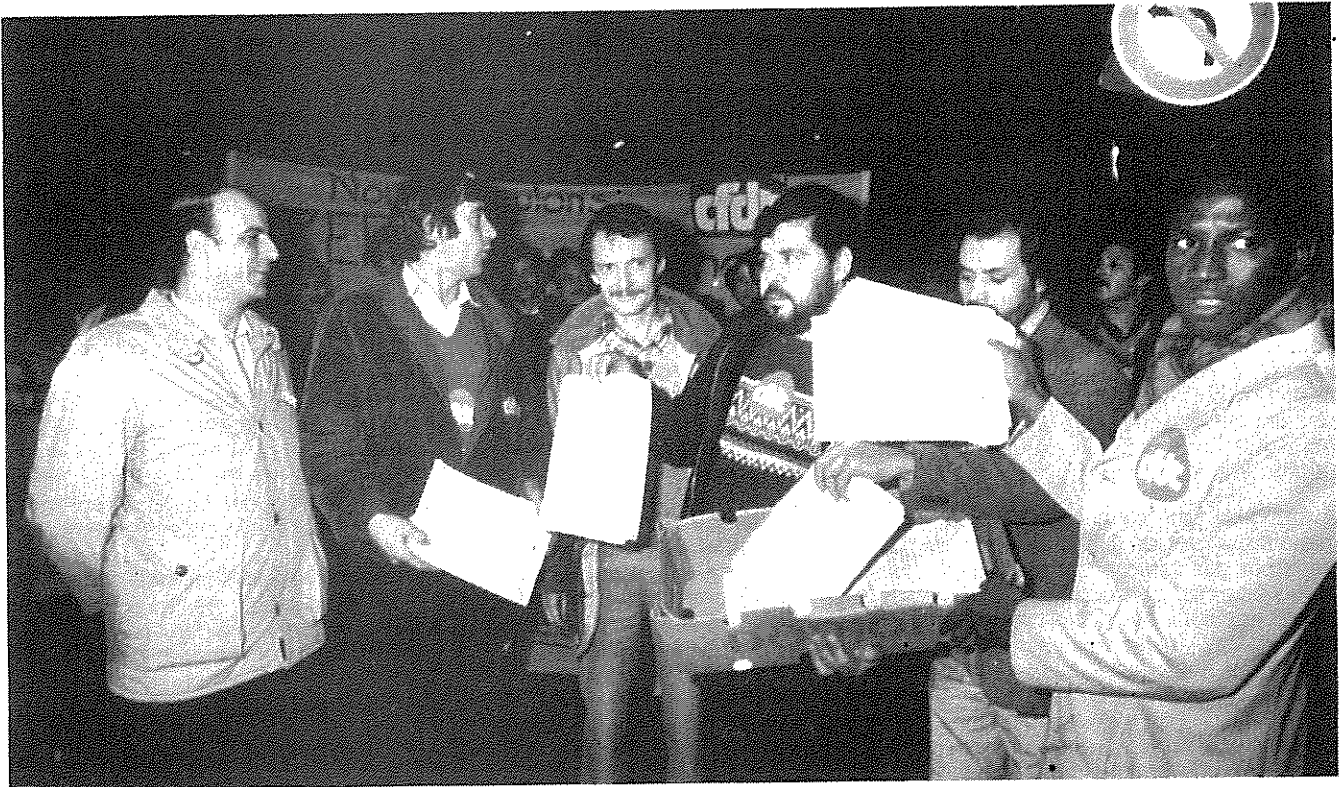
### **dénouements provisoires :**

TALBOT tire les leçons des affrontements du 5 janvier, la rentrée sera progressive, étalée dans le temps et contrôlée. De nouveaux parkings de cars sont aménagés. Un système de chicanes et de grillages, oblige chacun à suivre un trajet aussi sinueux qu'étroit. Impossible d'échapper au visa des gardiens auxquels chaque Travailleur doit montrer son laissez-passer. Les accès à l'usine donnent, à TALBOT, l'allure d'une prison. Quoique moins nombreuses, les forces de l'ordre restent présentes, bien visibles.

La direction rappelle, d'abord, les Ouvriers de fabrication dont elle sait qu'ils étaient hésitants, elle réorganise le travail en dispersant ceux qui se connaissent. Chacun se méfie de ses voisins, on se parle peu. Les premiers jours, les Militants CFDT ont du mal à nouer le dialogue en passant sur les chaînes. La CSL réapparaît, partout, pour placer ses cartes.

La section Syndicale CFDT s'est fixé plusieurs objectifs :

— organiser des meetings aux portes de l'usine mais, du côté extérieur,



22 décembre 83 : la délégation CFDT rapporte à Mauroy les lettres de licenciement.

pour informer et rassembler les Ouvriers.

- lancer un appel limité à la grève, 2 ou 4 heures, à l'occasion de l'une des réunions tripartites Pouvoirs publics - PSA - Syndicats, à VERSAILLES,
- garder le contact avec les licenciés par des réunions décentralisées et une manifestation devant la Préfecture des Yvelines.

La fatigue et le désarroi aidant, toutes ces initiatives ne se concrétisent pas, ou connaissent des succès mitigés.

Petit-à-petit, cependant, dans les ateliers les réactions commencent à resurgir : d'abord contre la charge de travail, ensuite contre la présence des collecteurs de la CSL.

Les réunions tripartites, sur le sort des licenciés, se déroulent donc désormais hors de la pression immédiate des Travailleurs. Elles confirment l'impréparation des pouvoirs publics à leur propre plan social. La CFDT tente, en vain, d'entirer arguments pour montrer la nécessité des délais et donc, retenir la solution du chômage partiel total.

La baudruche des offres d'emplois se dégonfle vite. De 500, soi-disant disponibles, on descend à quelques dizaines, incompatibles ou déjà prises. Cinq semaines après la date effective des licenciements, l'ANPE n'a "recasé" aucun Ouvrier de TALBOT.

Côté Formation, les projets prennent tournure. Outre la garantie du paiement intégral des salaires, des cycles différenciés selon le niveau culturel

initial voient le jour, ils doivent - en principe - permettre à TOUS de suivre, dans la foulée, un stage de formation professionnelle. Priorité sera donnée aux licenciés de TALBOT - par l'AFPA et d'autres Organismes. Des commissions paritaires vont suivre l'évolution. Reste, évidemment, à savoir si les stages proposés débouchent sur un emploi, comme le promet l'Administration.

Côté RETOUR AU PAYS, les intentions exactes restent floues, soumises aux discussions qui se déroulent avec plusieurs gouvernements.

Au niveau de la substitution, 50 cas pourront être revus, mais, pas plus, selon des critères à définir avec les Organisations Syndicales.

VOILA, pour le court terme, au moment où nous écrivons.

TALBOT n'aura pas été exemple souhaité pour traiter les dossiers de restructurations, c'est le moins que l'on puisse dire !

Aussi le gouvernement prépare-t-il toute une batterie de disposition pour éviter une dégradation rapide du climat social :

- Ouverture de négociations dans les branches en difficultés,
- départs en préretraite dans le bassin d'emploi, pour permettre l'embauche de Travailleurs licenciés,
- contrats de solidarité à base de Réduction du Temps de Travail, la moi-

tié de la compensation étant prise en charge par les pouvoirs publics, l'autre étant débattue par les partenaires sociaux,

- contrats de solidarité avec utilisation des heures de Réduction du Temps de Travail pour la formation,

- contrats de reconversion d'une durée de deux ans, sans rupture du contrat de travail,

- dispense, aux patrons, de respecter, dans certaines zones franches, les seuils légaux en matière de droit syndical pour les inciter à l'embauche.

- aide aux créations de petites entreprises (PME) par prêts spéciaux ou allègement des charges dans les régions en difficulté.

Les idées foisonnent, s'accumulent et parfois choquent, à juste titre. Que va-t-il en subsister ? Qui va payer ? D'autant que le Président de la République s'est engagé... à la fois sur une baisse des charges des entreprises et une diminution de la pression fiscale en 1985. Quels emplois vont-ils être créés à l'issue du colossal effort de formation envisagé ?

Autant de questions pour le moment sans réponse.

P. MAUROY ne s'est pas caché qu'il envisageait des discussions après et longues - peut-être un ou deux ans - avant d'aboutir dans la branche automobile.

Le même premier Ministre a prévu les contrats de reconversion pour les

chantiers navals, la sidérurgie, et les charbonnages mais, il a — curieusement — oublié l'automobile. Est-ce pour ne pas y inclure TALBOT ! — autocritique désobligeante ? L'ère des incohérences n'est pas prête d'être révolue.

## La CFDT dans la tempête :

Tout le monde attendait, avec curiosité, comment se manifesterait la cohésion de la CFDT dans un conflit impliquant des structures de la Confédération à la Section Syndicale, dont les désaccords étaient connus.

Avant d'aborder ce chapitre, disons quelques mots de la CGT. Est-elle traversée par des divergences importantes ? Les propos de Nora TREHEL, corrigeant ceux de SAINJON après l'accord PSA-gouvernement, trahissent-ils des divergences ? Existe-t-il un courant VIANEY — SEGUY, plus syndical, plus syndical s'appuyant sur des éléments du PCF hostiles à la participation gouvernementale s'opposant à une ligne KRASUCKI pour laquelle il s'agirait, avant tout, de préserver le gouvernement d'Union de la Gauche.

Le malaise perceptible de nombreux Militants cégétistes, comme les durcissements de ton récents — tant du PCF que de la CGT — semblent valider de telles hypothèses.

Si l'Union Parisienne des Syndicats de la Métallurgie CFDT et l'Union Départementale des Yvelines étaient prêtes à s'insérer immédiatement dans la lutte dès son déclenchement, comme en font foi les campagnes de soutien par cartes postales lancées quasi instantanément, il n'en était pas tout-à-fait de même à d'autres niveaux.

Il fallut d'abord prouver l'existence concrète d'une équipe syndicale capable de tenir le coup sur le terrain, malgré les faibles résultats électoraux de la CFDT à TALBOT. Les compte-rendus des médias donnent, à cet égard, les garanties nécessaires.

Mais, la FGM CFDT et la Confédération ne s'engagèrent à fond que lorsque tomba l'accord PSA-gouvernement. La CFDT n'avait été informée que, lors de quelques minutes d'entretien alors que les Pouvoirs publics laissaient croire qu'elle avait été associée à une négociation. Le conflit TALBOT devenait le révélateur de l'échec de toute la stratégie confédérale. Tout ce qu'elle mettait derrière la démocratie sociale, la démocratie industrielle, était bafoué, ignoré. Il y allait de la crédibilité de l'Organisation d'où les réactions extrêmement violentes d'E. MAIRE ou G. GRANGER.

La confirmation du mépris gouvernemental vis-à-vis de la CFDT s'était con-

firmée lorsque le représentant du Ministère de l'Intérieur était venu négocier les conditions d'évacuation du B 3 le 5 janvier, avec... la CGT.

La CFDT avait, en conséquence, l'occasion d'inverser les rôles avec la CGT. Avant les élections à la SECURITE SOCIALE, elle était taxée de courroie de transmission du gouvernement, maintenant, elle renvoyait l'ascenseur.

Le soutien à TALBOT présentait, également, l'avantage de museler les critiques des opposants internes en les attendants, éventuellement, au tournant mais, nous ne pensons pas que ce souci tactique ait joué un rôle primordial.

Bien sûr, les méfiances réciproques n'ont pas disparu instantanément dans le Travail en commun de toutes les structures. Elles ont eu l'occasion de ressurgir à deux occasions :

— *La direction confédérale — dont certains membres s'étaient désolidarisés, reprochant à la CFDT son engagement aventuriste dans la galère TALBOT — n'apprécia pas du tout la parution dans LE MONDE (du 5 janvier) d'un encart publicitaire intitulée les "ENJEUX TALBOT". Ce texte avait reçu la signature de plusieurs dirigeants d'Organisations politiques d'extrême gauche, d'intellectuels, de Militants Syndicalistes CGT et CFDT, dont plusieurs responsables de structures, présents dans la grève.*

*La confédération CFDT y vit une manœuvre politicienne de récupération, sur des thèmes gauchistes habituels, étrangers à l'Organisation. Elle accusa les animateurs de la lutte, signataires, de tenir un double langage, ne respectant pas les positions définies en commun. Il est vrai que ce texte tombait au moment où des solutions de compromis, différentes des revendications initiales, avaient été élaborées.*

*Lorsque G. GRANGER, secrétaire de la Fédération de la Métallurgie, annonça, lors d'une conférence de presse le 8 janvier, sans véritable concertation avec la Section Syndicale, la suspension de la grève à TALBOT jusqu'à l'issue de la réunion tripartite deux jours plus tard, il provoqua une belle réaction de colère.*

*L'inquiétude se dissipa d'autant moins que la FGM, puis la confédération, présentèrent cette décision — dans des circulaires internes — comme la conséquence d'un accord — imaginaire cette fois — passé, sur ce point, entre les structures, le 5 janvier.*

Malgré ces quelques procès d'intentions réciproques, nous croyons pouvoir dire que l'unité de la CFDT autour de TALBOT, s'est avérée, d'autant plus positive que c'est toute l'Organi-

sation qui a servi de cible. Soulignons, au passage, que plus de 10 000 cartes postales de solidarité, et près de 100 000 F émanant de collectes, sont remontés à la Section.

Est-ce à dire que les divergences dans la CFDT se sont aplanies à l'occasion du conflit TALBOT ? Chacun peut en douter. A la fermeté autour des entretiens d'Ed. MAIRE avec P. MAUROY, a succédé en quelques jours une étonnante appréciation positive après les entretiens avec F. MITTERRAND.

Le désaccord avec les licenciements intervenus à POISSY porte-il, essentiellement, sur la forme par laquelle ils ont été imposés, ou englobe-t-il, également, le fondement des politiques industrielles et sociales en cours ?

La façon dont on parle des mutations industrielles ou des sureffectifs ne conduit-elle pas à deux stratégies fort différentes — l'une acceptant les lois du marché — l'autre tentant de les remettre en cause ?

La virulente dénonciation du PC et de la CGT, comme éléments de blocage du processus démocratique en FRANCE, ne frappe-t-elle pas par son caractère outrancier ? Ed. MAIRE s'intègre-t-il à la campagne lancée par Y. MONTAND, et d'autres, pour chasser les communistes du gouvernement ? Sans nier que des mises au point sans concession soient nécessaires, de telles diatribes ne condamnent-elles pas les possibilités d'unité pour longtemps ?

Quelles que soient les réponses à ces interrogations, les positions de la CFDT dans le conflit TALBOT, auront redonné confiance à bon nombre de Militants, elles auront validé l'épreuve de force comme indispensable pour faire bouger quelque chose.

## L'avenir :

*En mars, les regards se retourneront, à nouveau, vers POISSY pour apprécier les résultats des élections professionnelles.*

*Il ne sera pas indifférent de saisir les traces que laisse, sur le personnel, un tel conflit.*

*Dans les semaines et les mois à venir, nous saurons si TALBOT aura permis aux pouvoirs publics, de négocier à froid les restructurations industrielles. Les Organisations Syndicales auront-elles la volonté de mobiliser à cette occasion ?*

*Cela dépend aussi — et toujours — de nous, Militants ou adhérents, qui refusons de subir les décisions prises ailleurs.*

Daniel RICHTER, FEVRIER 1984

# TALBOT :

## Après les élections de délégués du personnel entre la déception, l'inquiétude, et l'évidence

Le verdict des urnes est tombé le 8 mars. Il se traduit par un incontestable revers pour les organisations syndicales, CGT évidemment, mais aussi CFDT !

L'épreuve de force sur l'emploi aura donc abouti à la victoire électorale de ceux qui abritent, dans leurs rangs, les éléments du PFN, du Front National et du RPR, de ceux qui ont voulu briser la grève par la violence exprimant, à cette occasion, un racisme aussi odieux qu'exacerbé, de ceux qui — durant des années — ont collaboré sans faille, jour après jour, à l'ordre patronal...

### Dur à avaler tout de même ?...

Bien sûr, certains affirmeront qu'il n'y a rien de surprenant, c'est la conséquence logique d'une lutte qui n'a pas abouti. Mais, pouvons-nous nous contenter d'un tel raisonnement ? Nous savions très bien, dès le départ que nous n'avions quelques chances de succès que si plusieurs conditions s'avéraient réunies :

- Unité CGT-CFDT dans la grève, unité maintenue par une volonté clairement affirmée des travailleurs,

- Extension du conflit à l'ensemble de l'automobile, permettant une réduction massive du temps de travail sur la branche.

Compte-tenu des contextes, tant locaux que généraux, la probabilité pour réunir ces conditions restait minime ; nous ne nourrissions guère d'illusions à ce sujet mais, nous voulions enclencher une dynamique sur la réduction du temps de travail, Talbot servant de point de départ.

Reste que si la dynamique marque le pas, que si chaque lutte dure, mais

isolée, concourt au renforcement de la droite, voire accentue le découragement, il y a de quoi réfléchir.

Nous ne nous consolerons pas plus en disant "Ah, si les licenciés avaient pu s'exprimer, les résultats auraient été bien différents !" Nul ne refait l'histoire à l'envers, sinon dans quelques romans de fiction.

### Les résultats électoraux

D'une année sur l'autre, le pourcentage d'abstentions demeure identique avec un peu plus de 10 %, par contre les bulletins blancs et nuls s'accroissent dans une proportion non négligeable, évoluant de 3,6 à 6,7 % des votants.

En ce qui concerne le collège ouvriers, certains seront tentés de comparer la majorité absolue — 52 % — obtenue par la CGT et la CFDT en 1983, aux 39,4 % totalisés par ces deux organisations en 1984.

Mais, pour mesurer exactement le recul, il faut évidemment tenir compte des licenciements. Si, en 1983 les 1 905 licenciés n'avaient pas voté, en admettant par ailleurs que leur choix correspondait aux meilleurs scores de la CGT et de la CFDT, ces dernières auraient obtenu 47,8 %. La perte réelle équivaut donc à 8,4 points.

D'autres conclueront, de l'énoncé des chiffres absolus que la CSL n'a, en fait, rien gagné, elle se serait contentée de conserver son électorat habituel. Une analyse par bureaux de vote montre une réalité beaucoup plus complexe avec des transferts dans pratiquement tous les sens, sauf vers la CGT !

Des électeurs CSL se sont tournés vers FO, tandis qu'une petite fraction des sympathisants CGT s'est reportés sur la CSL !

Les résultats de l'intersyndicale dite "réformiste" CSL - CAT - FO, expriment sans ambiguïté la volonté de faire tourner l'usine sans conflit majeur après une longue période d'agitation qui n'a rien apporté.

Quelques jours avant les élections, pour bien rappeler le coût d'une grève aux ouvriers, la direction avait procédé aux retenues sur paie.

Bref, une bonne partie des travailleurs de Talbot veut redonner une chance à leur entreprise dans la bataille de la compétitivité, en se faisant d'abord oublier.

### CGT : un échec par perte de confiance

Voilà donc la première organisation syndicale en France, ramenée à un niveau inférieur à celui qu'elle obtenait avant que les O.S. ne se libèrent du joug CSL-maîtrise, en Juin 1982.

Coups très dur pour la CGT, qui avait fait de son implantation dans le Groupe PSA — à la faveur d'un gouvernement de gauche — un enjeu primordial. La note est salée, mais elle découle d'une série de choix stratégiques délibérés.

Après Juin 1982, la CGT concrétise le pouvoir syndical dans l'entreprise par la discipline qu'elle demande autour des mots d'ordre lancés. Les travailleurs immigrés suivent, convaincus de la cohésion indispensable face à la direction, peu importe si le bien fondé de telle ou telle grève, n'est pas toujours compris.

Pour que les pertes de salaires à répétitions passent sans trop de grincement, il fallait que la CGT donne l'impression du guide qui ne se trompe jamais. Inutile de dire que, dans un tel cadre, ni les procédures démocratiques ni les débats n'avaient leur place.

L'acceptation tacite des 1 905 licenciements comme le refus de poursuivre la lutte, détruisent l'image de l'organisation qui sait vaincre en toutes circonstances.

La fêlure est profonde ; lorsqu'ils rompent avec la CGT, les dissidents ne voient plus d'autre solution que LE RETOUR AU PAYS !

La suppression de 1 000 licenciements constituait un compromis inespérés pour la centrale d'Henri Krassucki mais, nul ne lui en sait gré ! Une bonne partie des ouvriers de production s'estime trahie, quant aux travailleurs français — professionnels, techniciens, employés — ils ne croient pas au caractère soudainement raisonnable de la CGT, trop d'événements antérieurs les ont marqués. Il n'y a pas substitution de crédibilité où certaines catégories professionnelles comblent les vides laissés par d'autres.

## **CFDT : échec par manque de CAPITALISATION**

La section syndicale CFDT n'avait pas caché son objectif après le conflit : atteindre 20 % parmi les ouvriers. Certains militants y croyaient d'autant plus que lorsqu'ils passaient sur les chaînes, beaucoup de travailleurs répondaient qu'ils voteraient CFDT, mentant délibérément comme pour se débarrasser des délégués...

Au soir des élections, les résultats laissent un goût amer : la régression dans le deuxième collège annule, partiellement, les faibles gains dans le premier. Deux ans auparavant, la CFDT jouait dans ce deuxième collège, le rôle de la CGT parmi les ouvriers... l'érosion s'avère spectaculaire.

Pourtant, au-delà de l'optimisme de ceux qui ont tout mis en œuvre pour gagner, il était possible de déceler la coupure existant entre la majorité des ouvriers et la minorité combative.

Voici deux anecdotes — mais ne sont-elles que cela ? — significatives :

— Les ouvriers qui habitent dans les foyers à Poissy, ne venaient quasiment pas occuper l'usine bien qu'ils n'aient pas de problèmes de transport. Les militants n'avaient pas envie d'aller les voir et les traitaient souvent de tous les noms. L'évacuation des ateliers, par les forces de l'ordre, la veille du premier de l'an avait annulé le méchoui prévu dans l'usine mais, les plats étaient déjà préparés. Quelques responsables de la section CFDT proposent d'emmener le méchoui dans les foyers de Poissy pour renouer le dialogue. La plupart des militants refusent, ils préfèrent jeter la nourriture plutôt que de la partager avec "des vendus" !

— La veille de la réouverture de l'usine, début Janvier, les animateurs du syndicat métallurgique cherchent le moyen de redonner une légitimité majoritaire à l'épreuve de force. Ils suggèrent, en réunion de section, un vote à bulletin secret des seuls ouvriers de fabrication licenciés et non licenciés avec, pour objectif d'obtenir un refus du plan PSA-gouvernement, la CFDT menant évidemment, campagne en ce sens.

La quasi unanimité de la section repousse un tel projet, argumentant qu'il n'y aurait même pas 10 % des O.S. qui voudraient continuer la lutte.

Ces réactions méritent quelques franches explications sur la pratique de masse, elles préfiguraient l'influence réelle de la CFDT.

Tout n'est cependant pas négatif dans ces élections. La CFDT dépasse les 20 % sur deux chaînes, elle atteint 18 % dans deux autres ateliers de fabrication mais, surtout elle réalise son meilleur score (28 %) à l'Outillage des Presses parmi les O.P. français, dans un secteur où elle a su par une intervention régulière et soutenue durant les grèves, prévenir la division.

## **FO : un échec provisoire tremplin pour des succès futurs ?**

Lorsque fut annoncé, à grand renfort de publicité, le passage des dissidents CGT à FO, bien des journalistes pronostiquèrent un bond en avant spectaculaire de la centrale d'A. Bergeron. Il n'en a, cependant, rien été !

Chacun se souvient que les dissidents avaient engagé un débat avec la CFDT, pour décider s'ils la rejoignaient. Ces discussions avaient peu de chance d'aboutir dans la mesure où la plupart d'entre eux n'avaient plus envie de sacrifier, ni leur paie, ni leur carrière ! L'adhésion à une organisation prônant la lutte n'avait plus guère d'intérêt pour ceux qui voulaient rompre avec ce passé ; un tiers des dissidents ont, cependant, rompu avec leurs camarades pour rallier la CFDT.

Le PCI (Parti Communiste Internationaliste) avec ses comités de défense des licenciés, servit de caution gauche, tandis que l'ambassade du Maroc assurait la caution droite, dans l'entrée des dissidents à FO. Ces derniers rencontrèrent personnellement Bergeron puis le directeur du personnel de Talbot qui ficela, définitivement, l'affaire.

Il faut dire que PSA souhaiterait se débarrasser, un tant soit peu, de la CSL. Un article de "l'Usine Nouvelle" (du 16 Février 1984) s'intitulait "LE PARI SOCIAL" : rapprocher Citroën et Talbot du modèle Peugeot".

Une partie du personnel français de Talbot a très bien compris la manœuvre, devant un éventuel succès de FO parmi les immigrés. FO a donc, surtout, progressé dans le deuxième collège et dans quelques secteurs du premier, par contre, les résultats sont beaucoup plus mitigés dans les ateliers de fabrication. Prenons deux secteurs où se trouvent des dissidents les plus connus, FO y obtient respectivement 16 et 15 voix, soit 3 fois moins que la CFDT aux mêmes endroits, alors que le rapport total des voix entre les deux organisations, est de 7 pour 10 dans le collège ouvrier.

FO n'a encore que peu d'emprise sur les travailleurs immigrés, mais la direction de Talbot a bien l'intention de donner tous les moyens nécessaires pour parvenir à ses fins.

## Que faire des luttes isolées ?

Au terme de ce bref tour d'horizon, chacun est tenté de s'interroger :

"Fallait-il mener le conflit Talbot comme il l'a été, puisqu'il s'est achevé sur une défaite, entérinée comme telle par les travailleurs ?"

"Ne pouvait-on proposer un compromis acceptable, beaucoup plus tôt, comme par exemple le chômage partiel total sans rupture du contrat de travail, comme l'a mis en avant la CFDT mais, tout à la fin ?"

Soyons clairs, sans épreuve de force menée aux limites des possibilités, nous aurions complètement perdu la confiance des travailleurs concernés par les licenciements, ils se seraient sentis abandonnés, floués.

Tout compromis "constructif" posé à froid aurait été, au mieux incompris et démobilisateur, au pire qualifié de trahison.

Alors : scénario obligatoire mais sans issue : après Talbot, la Lorraine, et ainsi de suite, simples témoignages de la révolte des travailleurs victimes des restructurations.

Pas tout-à-fait...

D'abord, un conflit tel que celui de Talbot oblige à bouger, le gouvernement

a dû abattre de nouvelles cartes pour espérer bâtir des compromis : zones et congés de conversion, blanches industrielles prioritaires, etc...

Ensuite, chaque grande lutte peut générer la dynamique unitaire que nous recherchons, sortir de l'isolement pour construire le "Tous ensemble".

Reste, justement, l'inexistence de cette dynamique.

Nous ne croyons pas, pour notre part, que la raison essentielle en incombe aux appareils syndicaux confédéraux qui refusent de coordonner et centraliser les luttes car il existe des causes objectives profondes dans la réalité sociale. Lorsque l'on défend un acquis - l'emploi en l'occurrence - chacun réagit au dernier moment car, avant que le couperet ne tombe, l'espoir d'être épargné existe toujours.

Nous ne sortirons de cette contradiction que si nous établissons, collectivement avec les travailleurs, des projets alternatifs en rupture avec la logique de la concurrence, tant sur la nature et la finalité des produits, que sur les modes de vie.

Sans conscience claire des ruptures indispensables, sans volonté de les concrétiser, les travailleurs seront condamnés à la défaite quelles que soient, d'un côté les tentatives de compromis avec le système, d'un autre côté les révoltes qu'occasionne le désespoir.

Il ne s'agit nullement d'un préalable au déclenchement des luttes ou à leur coordination mais, d'une condition nécessaire pour modifier le rapport de force.

Sans projet à moyen et long terme, les appels à l'unification des luttes ont de fortes chances de ne rester qu'incantatoires, les travailleurs continueront à se battre sur l'emploi, les uns après les autres, pour sortir éccœurés de conflits le plus souvent perdus d'avance.

Nous savons que nous nous répétons mais, c'est bien le contenu de notre pratique de masse qui se trouve remis en cause dans une période de crise où le capitalisme n'a plus de marge pour céder.

D. RICHTER  
Le 20 Avril 1984

### Lassitude et sécurité

La répartition des voix par collège s'établit ainsi :

#### OUVRIERS - EMPLOYÉS


	MARS 1984 :	Comparaison avec Mars 1983 :		
CGT	2 771	27,8 %	- 15,7 %	- 2 674 voix
CFDT	1 136	11,6 %	+ 3,2 %	+ 96 voix
FO	774	7,9 %	+ 3,9 %	+ 304 voix
CSL	4 114	42,0 %	+ 6,0 %	- 304 voix
CAT (autonomes)	1 027	10,5 %	+ 2,5 %	+ une voix

#### AGENTS DE MAÎTRISE - TECHNICIENS - CADRES :

CGT	107	4,6 %	- 0,7 %	- 26 voix
CFDT	196	8,5 %	- 4,8 %	- 135 voix
FO	467	20,0 %	+ 9,4 %	+ 202 voix
CSL	1 254	55,0 %	- 4,9 %	- 246 voix
CAT	268	12,0 %	+ 1,4 %	+ 3 voix

# AUTOMOBILE: la restructuration sur les chapeaux de roues

interview  
de D. Richter  
syndicaliste  
dans  
l'automobile



TALBOT  
POISSY

Les grévistes de Talbot et la section CFDT ont mené une lutte héroïque dans les pires conditions. S'ils n'ont pas gagné, ils ont imposé leur dignité, et ils se sont battus pour l'avenir de l'ensemble des travailleurs de l'automobile.

Daniel RICHTER travaille à Renault-Flins. Responsable CFDT-métallurgie, il a activement participé à la lutte de la section CFDT de Talbot-Poissy. Il est une des figures marquantes de l'opposition syndicale dans la CFDT, et participe à « Pour une autre démarche syndicale ». Il se situe dans une démarche autogestionnaire et anticapitaliste. Qu'on les partage ou non, les idées de Richter suscitent la réflexion.

**LUTTER !:** la situation de Talbot est directement liée à la restructuration industrielle.

**D. RICHTER:** Certaines hypothèses ont été émises qui disaient que les licenciements chez Talbot étaient le résultat d'une revanche après les grèves de juin 1982. Ce n'est pas à exclure complètement, mais quand on regarde de près, il semble que ce ne soit pas un élément essentiel.

Talbot, du temps de Chrysler, était une entreprise qui employait 27.000 travailleurs en 1977. Avant les événements de juin 82, elle avait déjà perdu plus de 7000 travailleurs; la restructuration sur le site de Poissy était donc déjà largement engagée lorsque Peugeot a décidé de récupérer les filiales européennes d'un constructeur en difficulté. Il l'a fait à un moment qu'il n'avait pas vraiment choisi.

L'accentuation dans les années 78-79 de la crise de la mévente des voitures a fait que Peugeot, essayant de promulguer une troisième marque, y a renoncé quelques mois après en fonction de la conjoncture économique. Peugeot a renoncé à soutenir la marque, fusionnant les réseaux commerciaux. Il récupérerait un appareil de production vétuste dans lequel les temps de montage étaient beaucoup plus élevés que dans d'autres établissements, malgré la « pressuration » exercée sur le personnel. Cette situation fit que les concessionnaires qui distribuaient les deux marques vendaient plus de Peugeot que de Talbot.

A partir de là, le site de Poissy était condamné à ne devenir qu'une simple unité de montage pour les véhicules Peugeot.

Ce qui se passe à Poissy est le résultat direct de la situation économique générale. C'est à dire que la phase du capitalisme qui correspondait à des gains de productivité importants et à la possibilité de les partager entre profits d'investissement, d'un côté, et la rémunération de la force de travail de l'autre côté, s'est achevée vers le milieu des années 70. Maintenant, le capitalisme n'a plus la possibilité d'effectuer ce partage, donc, la concurrence industrielle s'accroît et tout le monde fait pression sur les salaires donc sur la consommation: et nous nous trouvons donc dans un cercle vicieux.

Dans la logique capitaliste, les entreprises les plus faibles ne peuvent pas survivre et sont obligées de trouver des « solutions », les licenciements par exemple. Talbot, depuis un an, faisait chômer ses ateliers une semaine sur quatre. En demandant la suppression du quart des effectifs, l'argument de la direction en termes strictement économiques immédiats était pratiquement imparable.

**L.:** Mais cette crise touche l'ensemble de l'industrie automobile, alors pourquoi plus précisément Talbot en premier ?

**D.R.:** D'une part, Chrysler, par rapport à ses propres difficultés sur le

marché américain, a délaissé les entreprises européennes, et d'autre part, PSA, avec son système social répressif via la CSL, a pensé qu'il pourrait continuer en pressurant indéfiniment les travailleurs sans avoir recours à la restructuration. Auparavant, les dépenses avaient été importantes (même s'il avait reçu des aides), pour reprendre Citroën, or, au moment où il récupère les filiales européennes de Chrysler, il y a la baisse des ventes liées à la crise. PSA n'a donc pas eu les moyens ou n'a pas cherché à les avoir en puisant sur ses réserves, ce qui aurait permis que le processus de modernisation soit suffisamment rapide. Ceci étant, le problème aurait été déplacé. Si Chrysler s'en était tiré, un autre aurait fait les frais de la situation, dans le cadre des contradictions du système capitaliste. Talbot est le maillon le plus faible, comme l'ex-« British Leyland » ou « Alfa Roméo », ou comme a pu l'être Fiat et même à un moment Volkswagen.

**L.:** Cela veut-il dire que dans la période actuelle la restructuration dans l'automobile est inévitable ?

**D.R.:** Dans la logique du système capitaliste, la restructuration est imparable. Certains chiffres sont éloquent: on montait une R12 en 30 heures dans les années 70, aujourd'hui, on monte une R9 en 20 heures. Quant aux Japonais, ils ont atteint des temps de montage de l'ordre de 15-16 heures. Il n'y a aucune raison pour que cela s'arrête

## SOCIAL

là. Si le capitalisme était capable d'étendre ses marchés, ce qui est impossible dans la période actuelle, ce processus pourrait être freiné. Or, à l'heure actuelle, on prévoit avec un maximum d'optimisme 2% d'augmentation des ventes au niveau international et ce sont les pays en voie de développement, y compris les pays de l'Est, qui risquent de récupérer de manière plus importante ce taux de progression globale. Ainsi, dans les pays capitalistes développés, ce sont des taux de l'ordre de 1,2%-1,3% par an pour les 15 ou 20 prochaines années qui sont prévus. Comme au niveau de la production les prévisions concernant les gains de productivité annuels sont de l'ordre de 5%, on voit tout de suite ce que cela signifie au niveau de l'emploi.

**L.:** Cela veut dire que de toutes manières, il va y avoir des licenciements !

**D.R.:** Si les travailleurs ne sont pas capables d'imposer à la fois la réduction massive du temps de travail et des modifications de politique industrielle, on aura beaucoup de mal à échapper à des processus de licenciements.

du profit en ce sens qu'ils acceptent la liberté de choix sur le marché de l'automobile, comme étant quelque chose de positif. Cette logique se heurte à celle qu'ils vivent sur leurs lieux de travail, qui est celle de contester les mécanismes de l'exploitation (réduction des horaires, salaires, hiérarchie, etc.). L'ensemble des revendications quotidiennes des travailleurs entre en complète contradiction avec la logique de la compétitivité, alors que le comportement des travailleurs en tant que consommateurs accroît en fait le développement de la logique de compétitivité. Il est nécessaire que, collectivement, les travailleurs effectuent un certain nombre de choix, en particulier par rapport à la nature des produits, donc un projet collectif qu'ils peuvent bâtir et qui permettrait, au moins transitoirement, même avec des compromis partiels, de sortir en partie de la logique de l'économie de marché. Si on ne sort pas de cette logique, les parades sont très faibles, y compris la réduction du temps de travail. Même si nous comptons sur une dynamique qui se généraliserait à l'ensemble des pays capitalistes, le problème de la

mesures de protectionnisme partiel.

**L.:** Peux-tu préciser ce que tu entends par « mesures de protectionnisme partiel » ?

**D.R.:** Cela implique que les travailleurs décident collectivement de consommer les produits qu'ils fabriquent. On se heurte à une contradiction liée à l'internationalisme, mais si on veut avoir un projet alternatif dans une économie de marché en laissant jouer la concurrence, on risque de se saborder. Cependant, je refuse catégoriquement la problématique de l'« Achetons français ».

**L.:** Avec le recul, considères-tu que la lutte à Talbot a été un succès ou un échec ?

**D.R.:** Le projet du syndicat était clair, c'était de faire de Talbot un tremplin pour lancer la bataille sur la réduction du temps de travail. C'était aussi impulser une réflexion collective sur les restructurations industrielles. On ne se faisait pas d'illusions sur notre capacité à gagner à Talbot même. Bien sûr, certains ont pu nous accuser d'avoir trompés les travailleurs mais nos



Janvier 1984.  
L'ordre régnait à  
Talbot-Poitivy...

**L.:** Qu'entends-tu par modifications de politique industrielle ?

**D.R.:** Au niveau des travailleurs, surtout de l'automobile, il y a une contradiction. En tant que consommateurs, la quasi totalité des travailleurs adhère à la concurrence et à la logique

de concurrence n'est pas résolu pour autant. Tant que les travailleurs n'ont pas un projet alternatif qui débouche sur des solutions intermédiaires qui passent presque obligatoirement, mais de manière consentie et collectivement décidées par les travailleurs, par des

objectifs ont toujours été très clairs.

**L.:** Alors, est-ce un élément qui a fait progresser la conscience collective des travailleurs à l'extérieur ?

**D.R.:** Il est un peu tôt pour se prononcer. Ce qui est sûr, c'est que dans



la foulée, cela n'a pas lancé de conflit à l'extérieur. On ne peut pas dire qu'il y ait eu prolongement du rapport de force créé chez Talbot. Malgré tout, le conflit a permis de débloquent un certain nombre de choses. Le gouvernement a été obligé de présenter un projet, même s'il contient de nombreuses contradictions. Même si les pouvoirs publics essaient de désamorcer les conflits actuels (sidérurgie, chantiers navals, etc.) en proposant le congé formation; même si les travailleurs et les pouvoirs publics auront peu de contrôle sur les aides accordées aux patrons, le congé de reconversion peut être un élément intéressant. En tout cas, ça pourrait l'être dans un système différent, voire même être un élément de rupture. Cela permet bien sûr aux pouvoirs publics de ne pas comptabiliser les gens comme chômeurs sans savoir s'ils retrouveront un emploi par la suite.

De toutes manières, en faisant en sorte de toucher seulement 15 ou 20 000 travailleurs, on arrive à une situation inextricable. Il est impensable qu'il y ait deux catégories de travailleurs. Dans les mois à venir, l'ensemble des travailleurs demanderait la

politique industrielle. Ce sont deux stratégies sur lesquelles le mouvement syndical aura à trancher.

**L.:** Durant ce conflit, est-ce que la forme qu'a pris cette lutte était la seule envisageable ?

**D.R.:** Vu que ce sont les travailleurs de l'automobile et leur histoire, il est quasiment impossible d'obtenir d'autres formes de lutte. Ils sont omnibusés par l'arrêt total de la production. C'est le seul moyen qui soit conçu comme étant l'épreuve de force.

**L.:** Comment analyses-tu les deux grandes confédérations ouvrières ?

**D.R.:** Pour la CFDT, le conflit Talbot a été l'occasion de lui montrer que sa stratégie de négociations à froid était considérée comme nulle de la part des pouvoirs publics.

Mieux ! Ils ont tenté de faire croire que la CFDT avait été associée aux négociations. La mise en cause de cette crédibilité a entraîné le « coup de gueule » de la confédération, qui l'a solidarisée avec la section de Talbot. Finalement, on peut dire que la confédération a pris en compte le mouvement pour faire pression sur les pouvoirs publics, pour les contraindre à

étant, je pense que dans la situation actuelle, compte tenu, en plus, de la division syndicale, un mot d'ordre de grève générale se serait retourné contre ceux qui l'auraient lancé. On ne peut pas remplacer ce qui est du ressort de mois, voire d'années de pratiques syndicales, parce qu'il y a une lutte « comme cela », en disant, « on va appuyer sur le bouton ». En ce qui concerne la CGT, elle s'est trouvée complètement piégée par l'accord PSA/gouvernement. Le gouvernement avait autorisé les 2500 licenciements et le fait que Ralite ait obtenu qu'on revienne sur 1000 licenciements était pour elle quelque chose d'inespéré.

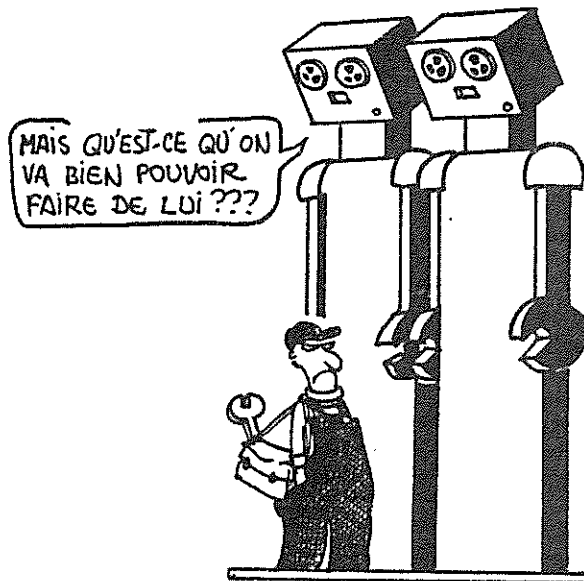
**L.:** Tu ne penses pas que c'est une stratégie du patronat d'annoncer plus de licenciements que prévu pour ensuite faire semblant de revenir à un chiffre inférieur ?

**D.R.:** Dans l'affaire Talbot, le problème ne se pose pas comme cela. En terme de logique capitaliste, les chiffres avancés par la direction sont exacts. On chôme une semaine sur quatre, donc la hiérarchie demande qu'un quart du personnel s'en aille. Je ne vois pas ce qu'on peut dire si on se place dans cette logique. Ce n'est pas la mienne, je le souligne.

**L.:** Cela sous-entend-il que le problème des licenciements n'est pas réglé ?

**D.R.:** Dès le début, la direction annonçait des journées chômées. Le fait qu'il y ait eu 1000 licenciements en moins veut dire que les travailleurs vont chômer durant toute l'année 84. La position du gouvernement qui supprimait un tiers des licenciements va amener les patrons dans le futur à demander systématiquement plus que ce qu'ils voudraient obtenir. Mais dans le cas de Talbot, on ne peut pas dire que PSA ait voulu jouer cette carte-là. En fait, PC et CGT se sont trouvés devant un compromis qu'ils ont essayé de valider. Dans cette logique, il fallait que le conflit prenne fin. Ils devaient accepter les « reclassements » puisqu'ils ne voulaient plus employer le terme de licenciement depuis l'accord PSA/gouvernement. Ceci dit, ils ne sont pas prêts de retomber dans des compromis analogues à cause des divergences au sein de la CGT. Et, de fait, on s'aperçoit des durcissements de ton à l'heure actuelle.

Renault-Flins, le 7.02.84



généralisation du congé de reconversion accordé dans certains secteurs. Le congé de reconversion représente donc un enjeu: ou bien on est contre, craignant que cela devienne un parc à chômeurs supplémentaire, ou bien on s'en saisit pour en faire un outil de contrôle ouvrier agissant sur l'ensemble de l'existence et les orientations de la

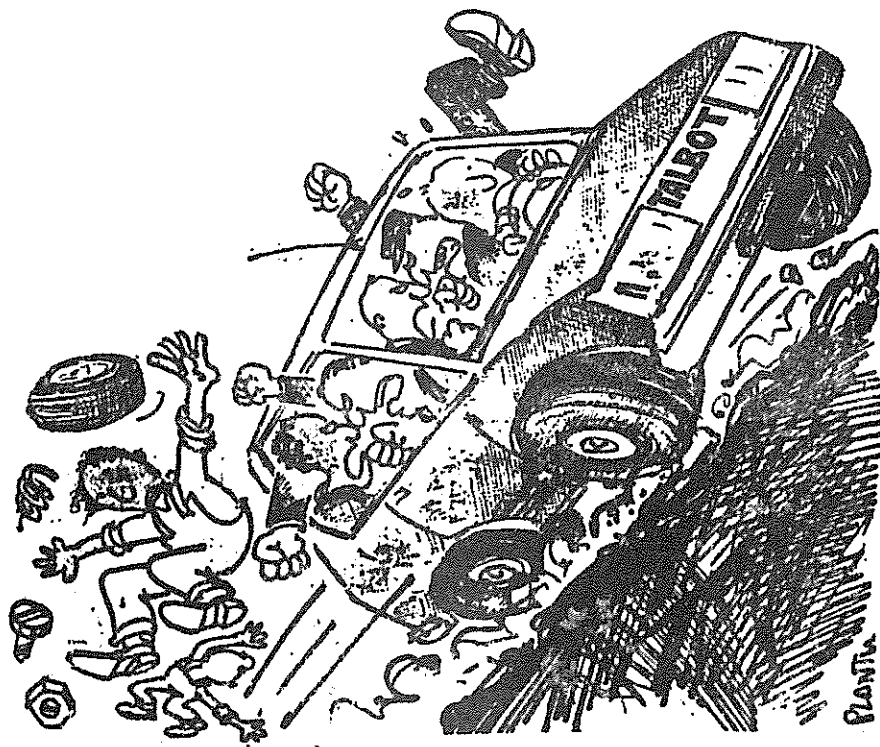
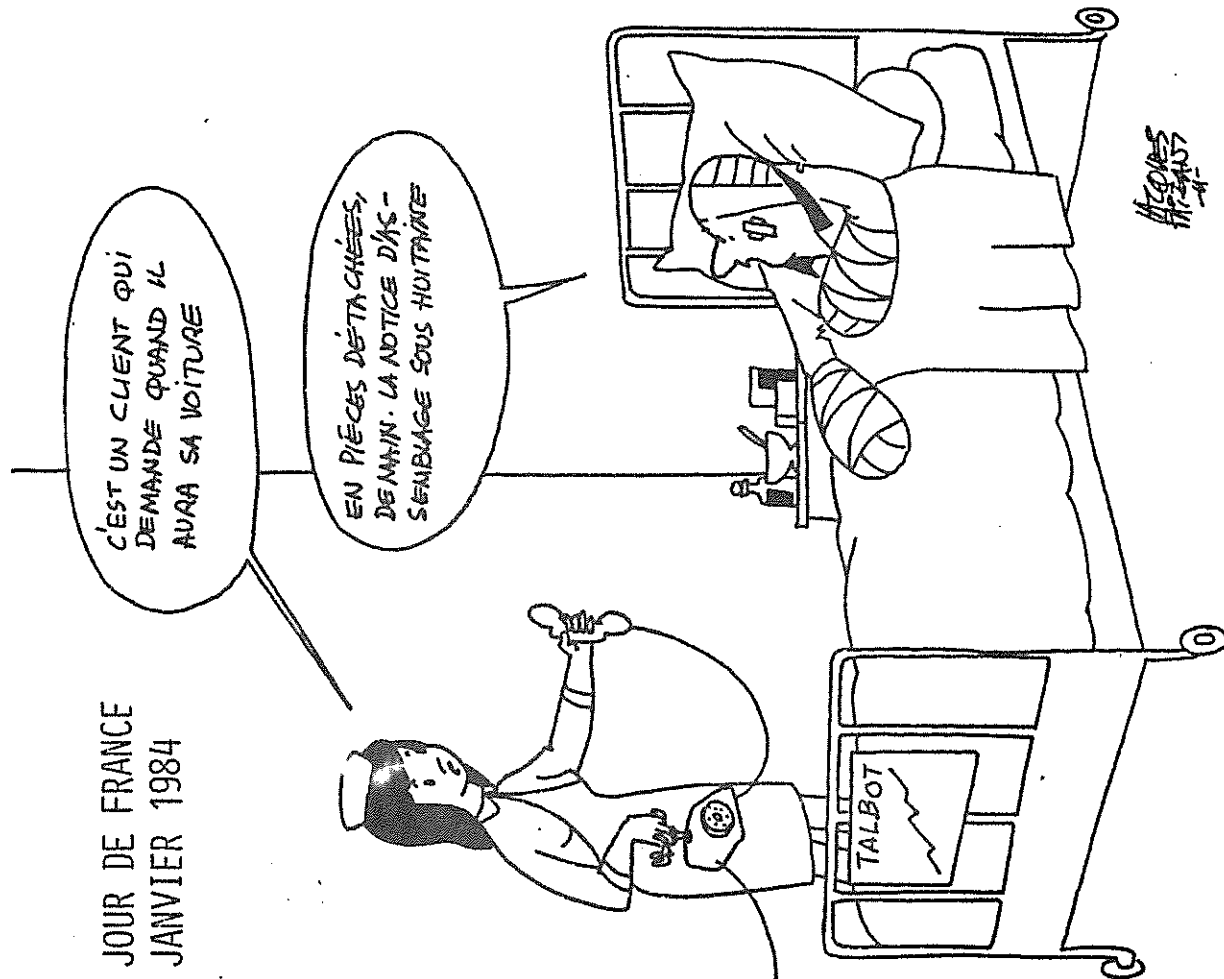
adopter une attitude différente vis à vis d'elle.

La question qu'on peut se poser est de savoir si la CFDT a tout fait pour populariser le mouvement. Si on attendait de la part de la CFDT qu'elle lance un mot d'ordre de grève de solidarité à l'ensemble des travailleurs, on peut dire qu'elle ne l'a pas fait. Ceci

# LE DESSIN DE LA SEMAINE

LE MONDE

JOUR DE FRANCE  
JANVIER 1984



8-9 JANVIER 1984

## Talbot: Une stratégie contestable

Le gouvernement français a décidé une restructuration de l'ensemble de l'industrie. Les grands secteurs concernés sont des charbonnages de l'automobile en passant par la sidérurgie, les chantiers navals etc..

L'automobile est par excellence le secteur qui emploie une forte proportion de travailleurs étrangers. Le conflit de Talbot illustre bien que les travailleurs étrangers seront les boucs émissaires d'une stratégie contestable.

En effet, sur les 1905 licenciements annoncés, 1505 concernent les immigrés. De plus, les événements de Talbot ont révélé certaines réactions racistes et xénophobes qui augurent mal de l'avenir.

M. Daniel Richter, secrétaire CFDT métallurgie partie prenante du conflit Talbot nous a accordé un entretien dont voici la teneur.

**Qu'est ce que c'est que l'histoire de restructuration à Talbot qui fait toute cette guerre?**

La restructuration qui intervient dans la groupe Peugeot et qui touche à l'heure actuelle, Talbot, est une restructuration qui touche pratiquement tous les groupes de l'automobile. Je crois qu'il faut dire qu'on est dans une phase de capitalisme où les taux de croissance que l'on connaissait auparavant de la production et de la vente se sont complètement tassés on a des taux de croissance qui sont faibles tandis que les gains de productivité dans la production reste toujours élevés de 5% par an et que les capacités de production sont très grandes parce que pour rentabiliser il faut faire les séries les plus grandes possibles. On se trouve devant une situation quasi générale qui fait que cette guerre que se livrent les entreprises capitalistes débouche automatiquement sur ce qu'on appelle la mutation industrielle et donc des réductions d'effectifs. Mais il ne pourrait pas y avoir une

inversion que si les quantités produites et donc les quantités vendues deviennent dans certains secteurs plus importantes que ce qu'elles sont à l'heure actuelle pour retrouver les taux des périodes du capitalisme entre l'année 45 et la fin de l'année 70. A quoi on assiste là? C'est un phénomène dont on ne voit pas la fin et cette bataille dans la logique du profit qui est celle de la concurrence où il y a cette espèce d'affrontement entre les multinationales au niveau mondial avec des marchés restreints ou stagnants est une donnée pratiquement constante, il y a des variations dans le temps: on a des variations de ventes, on a des à-coups mais la progression moyenne des ventes dans l'automobile qui est prévue dans les 15 années à venir est de 1,4% par an, maximum tandis que les gains de productivité dans la production sont de 5%. Cela veut dire que chaque année il y a 3,6% d'effectifs en trop dans les entreprises d'automobile et quand on cumule sur un nombre d'années important on voit que cela va entraîner une grande diminution des effectifs. Donc l'automobile est touchée, la sidérurgie l'a déjà été et cela continuait de manière d'autant plus importante que les changements qui interviennent font qu'il y a une substitution de l'acier par les plastiques par exemple. les chantiers navals sont touchés, les charbonnages aussi et cela touchera les secteurs les uns après les autres.

**On a vu, à Talbot, une division entre ouvriers: français contre immigrés, est-ce que ça s'étendra sur d'autres lieux ouvriers et peut-on toujours espérer désormais à l'« unité » de la classe ouvrière en France?**

Il n'y avait pas à Talbot, certains ouvriers contre d'autres. Dans les bagarres les non grevistes étaient essentiellement les régleurs et les agents de maîtrise. Il y a un certain nombre d'ouvriers professionnels mais très peu

et ceux qui ont affronté à un certain moment les ouvriers de fabrication n'étaient pas concernés par les licenciements. Il y avait 400 français licenciés parmi les 1905 mais on les a pas beaucoup vus et on ne peut pas dire qu'ils se soient imposés à leurs camarades immigrés. Là où on a vu une opposition, c'est entre catégories professionnelles.

On ne peut pas dire qu'il y a eu une opposition entre ouvriers qui font la même chose. Ce qui est vrai c'est que dans d'autres entreprises on a des ouvriers français qui disent qu'il faut que les immigrés retournent chez-eux etc...et c'est dû au fait qu'ils ne voient pas d'autres solutions à l'ensemble des problèmes du chômage à l'heure actuelle. Comme en fait tout est bloqué au niveau du travail, ils retombent sur ce qui leur paraît comme la solution la plus simpliste, ils tombent dans le piège du racisme, de la bêtise etc...

**Ne semble-t-il pas qu'il y a d'autres éléments qui jouent dans la division des ouvriers tels que l'appartenance culturelle, les coutumes, la religion, la foi etc...et qui l'emportent sur la situation de l'ouvrier en tant que tel?**

Il y a de toute évidence un certain nombre de réactions qui tiennent aux différences de culture. C'est clair qu'une partie des français en particulier par rapport aux travailleurs maghrébins ou arabes ont une réaction d'autant plus défavorable qu'ils ont emmagasiné dans leur tête une image à partir de la guerre d'indépendance, du passé colonial et que ça renforce les aspects de division et les aspects du racisme, ça c'est sûr. Il est rare de voir parmi les ouvriers qui ont fait la guerre d'Algérie des travailleurs qui ne soient pas d'une façon ou d'une autre racistes. C'est vraiment une minorité qui ont des réactions hostiles. C'est clair aussi que les différences à l'heure

## MINORITÉS

actuelle au niveau de la culture, de la perception de la religion etc...pèsent également dans leur réaction. On ne peut pas dire en fait, de façon évidente que les espèces de rejet qui existent à l'heure actuelle à ce niveau sont absolument irrémédiables et définitives. (A la fin du XIX siècle les ouvriers français ont massacré leurs camarades italiens. Actuellement ils les acceptent bien). Il y a tout de même des possibilités de faire en sorte que finalement il y a un dialogue sur ce terrain-là...

**Presque la totalité des travailleurs immigrés sont musulmans, c'est-à-dire des travailleurs dont la lutte revêt deux aspects: pour la vie et pour Dieu et ne remplissent pas les conditions supposées dans le discours de lutte « de classes »?**

On sent bien dans tout ce qui est la vie quotidienne d'une bonne partie de

travailleurs arabes que le fait d'être croyant fait partie intégrante de l'affirmation de leur authenticité. Mais dans l'affrontement avec les directions de l'entreprise et puis, dans leur insertion dans les organisation syndicales, c'est de manière évidente, leur relation à l'exploitation qui motive leur réaction. Par exemple ce que j'ai remarqué, c'est vrai qu'à un certain moment il y avait des travailleurs qui utilisaient ce type d'arguments vis-à-vis de leur camarades pour essayer de souder l'unité.

Ce n'était pas forcément les ouvriers les plus croyants et qui pratiquaient le plus leur prière qui étaient les plus combattifs. J'ai vu que les plus croyants sont les africains noirs plus que les maghrébins et ce n'est vrai ni dans ce sens ni dans l'autre car il y a des croyants qui sont très combattifs et

des non croyants qui ne le sont pas du tout. Il me semble qu'on ne peut pas dégager une quelconque règle générale. On trouve de toutes les catégories.

**Ya-t-il une sorte de complicité « française » contre les immigrés qui aboutit à la solution qui était adoptée?**

Il y a une très forte pression de l'ensemble de la société française à l'heure actuelle à la fois avec la montée du racisme et de la violence, avec tout ce qu'il a eu comme vexation comme exclusive au niveau du logement, de l'école etc...En fait, les immigrés se sentent en grande partie rejetés par la société, d'autre part ils réalisent pour une partie d'entre eux que finalement, il n'y aura pas d'issue dans cette société-là parce qu'on a peu de possibilités de trouver un emploi, que même la formation n'est pas une solution puisqu'il faut pouvoir la suivre,



## MINORITÉS

compte tenu du niveau de formation qu'on a eu auparavant etc... On a, à la fois donc, la société française qui, pour une part essayé de dire aux immigrés « il faut partir, on ne veut plus de vous » puis d'autre part on commence à assister à une réaction des immigrés qui, un peu par désespoir finissent par dire y compris sous la contrainte, on n'a d'autres solutions que de partir. C'est ce qu'on a vu un peu apparaître dans le « conflit Talbot » sous la forme de remise en cause des organisations syndicales...

**Ils n'ont plus confiance dans les syndicats parce qu'ils ont un peu l'impression qu'ils étaient trahis par ces syndicats.**

Et puisque les organisations syndicales, en l'occurrence c'était souvent la C.G.T., qui étaient mises en cause mais enfin souvent ils parlaient comme si tous les syndicats sont mis en cause, et ils les ont lâchés. C'est d'autant plus évident qu'ils ont l'impression de n'avoir plus rien à faire ici.

Il y a une forte pression d'une part de la société française dans ce sens-là, et d'autre part des immigrés: une partie d'entre eux du moins, en réaction de dignité affirment qu'ils veulent partir.

**Vous dites ils veulent? est-ce vrai qu'ils veulent partir?**

Moi, je crois que c'est une question qu'il faudrait poser. Je crois que la question est compliquée parce qu'il y a une réaction de dignité c'est-à-dire en fait puisqu'on ne veut plus de nous, puisqu'on constate une telle ségrégation sur le logement, puisqu'on constate que dans les écoles ils ne font aucun effort, puisqu'on constate qu'il y a la montée de l'extrême droite, puisqu'on constate que le gouvernement accuse les intégristes chiïtes d'être les responsables des grèves dans l'automobile etc... Il faut qu'on parte aujourd'hui la tête haute...

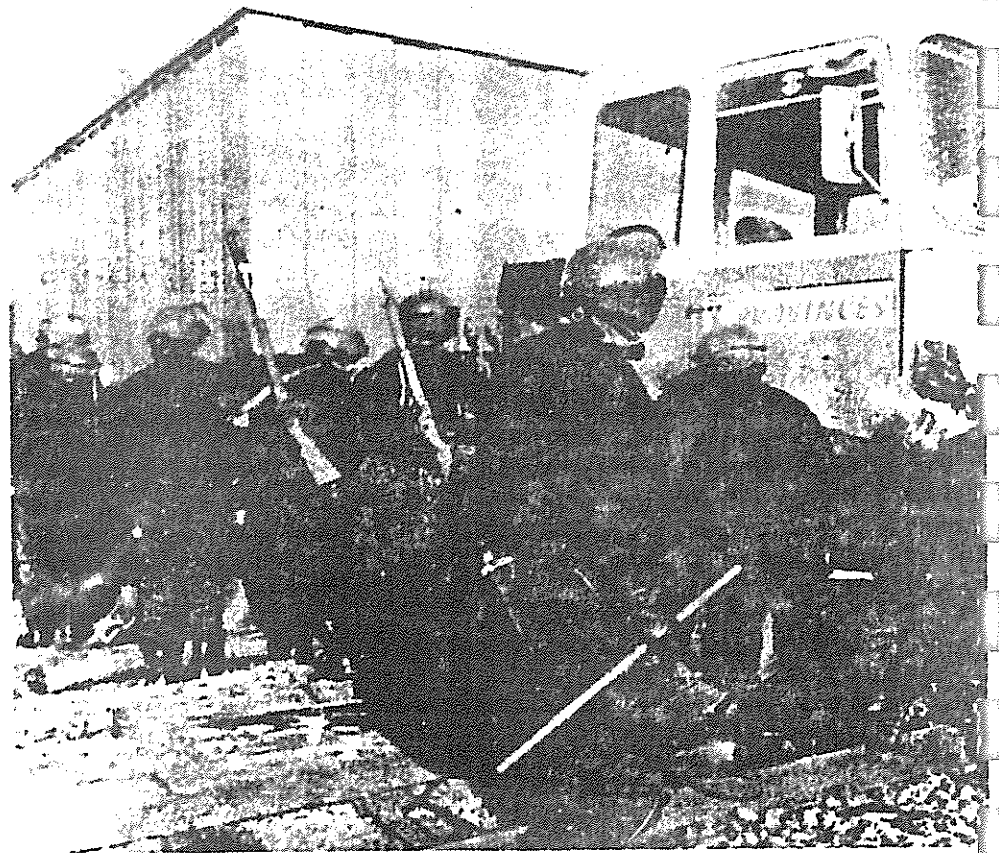
**Comment se fait-il que le gouvernement actuel qui est socialiste, du côté des travailleurs, fasse cette discrimination entre travailleurs français et immigrés?**

Je crois que le problème de fond qui est posé c'est que tous les gouverne-

ments qui se disent socialistes, se trouvent devant le même problème: ou on accepte la logique de l'intégration dans l'économie de marché et à partir de ce moment-là, on se trouve tôt ou tard à intervenir d'une manière relativement similaire à tout ce que font les pays capitalistes, ou alors, il y a un mouvement social suffisant qui fasse qu'on pose la question de la rupture avec la logique de l'économie de marché. Le gouvernement de gauche en France se trouve à l'heure actuelle complètement dans la situation où il a accepté la logique de l'économie de marché et en fait il accepte la logique de restructuration à peu près de la même façon que ça se passe dans les autres pays capitalistes et il tombe exactement sur les mêmes politiques, c'est-à-dire s'il y a des immigrés il va y avoir du chômage alors autant que les immigrés partent ça fera un peu moins de chômeurs. Cela a des conséquences assez graves parce que le problème finalement, s'il y a une partie de la

classe ouvrière française qui tombe dans le piège du racisme voire même de la violence vis-à-vis des immigrés, c'est aussi dû au fait dans l'intérieur de la crise actuelle ils ont plus d'adversaires c'est-à-dire comme les patrons n'apparaissent plus comme les adversaires, les gens se retournent vers ce qui apparaît comme quelque chose de facile: donner un coup de pied à un immigré c'est facile, et comme on ne peut plus donner un coup de pied au patron, il est devenu intouchable parce que, en fait, on constate qu'il reste tel quel, on se retourne contre les immigrés. Je crois que l'explication vient du fait qu'on n'a pas eu en France de mouvements populaires qui finalement obligent un gouvernement de gauche à poser la question de rupture avec l'économie de marché.

**Est-ce qu'il est encore possible de remédier à la cassure de l'unité des ouvriers et de faire la jonction entre travailleurs français et travailleurs**



## MINORITÉS

immigrés?

En principe le conflit Talbot est une grande bataille pour la réduction du temps de travail. En fait ce qui nous semble être une des seules issues, à part les modifications des politiques industrielles en elles-mêmes, pour faire face au chômage et à la restructuration, la réduction du temps de travail. C'est à partir de là qu'on arrivera finalement ou non à faire la jonction entre tous les travailleurs. Le problème est que les travailleurs immigrés n'y croient pas beaucoup.

**Qu'est ce qu'ils vont apporter ces immigrés en tant qu'ouvriers à leur pays quand ils y retournent et en particulier sur le plan politique?**

Il est clair qu'à ce niveau-là il y aura des conséquences compte tenu de la mémoire collective, qu'ils ont emmagasinée ici, il y aura tout un passé de luttes, tout un passé de relations avec une auto-organisation, donc qui fait

que vraisemblablement il y aura des incidences.

Je pense que par exemple les hésitations du gouvernement marocain à l'heure actuelle, qui a signé une convention avec la France sur le retour des ouvriers marocains, tient au fait que le gouvernement marocain ne veut pas récupérer des gens qu'il considère comme étant potentiellement dangereux pour la stabilité sociale et politique du pays. Il est clair que de toute façon, la présence des travailleurs immigrés dans leur pays (s'ils choisissent de retourner chez eux) peut avoir un certain nombre d'incidences sur l'ensemble de la dynamique sociale dans les pays où ils retournent.

**Quel est l'avenir des syndicats français après la défaite chez Talbot?**

Le problème qui se pose aux organisations syndicales en France est qu'il y a depuis un certain nombre d'années une espèce de perte de confiance des travailleurs dans les organisations syndicales et l'arrivée de la gauche au pouvoir a accentué finalement ce phénomène.

Les organisations ont été responsables dans la mesure où elles avaient appelé à voter pour la gauche du fait qu'il y a un certain nombre de promesses qui n'ont pas été du tout tenues. Il y a encore un autre type de problème qui est peut être difficile aussi et qui tient à la nature même du syndicalisme français et à son institutionnalisation depuis 1945: le mode d'élection des délégués du personnel, les institutions tels que les comités d'établissements etc...fait que les travailleurs votent pour des représentants un peu sur le même mode bourgeois. C'est souvent le cas dans tout ce qui est représentation: c'est vrai dans les municipalités c'est même vrai dans le parlement etc...Ce qui fait que le syndicat n'apparaît pas comme un outil de l'ensemble des travailleurs.

**Quels seront les effets du retour des immigrés, sur la société française?**

De toute façon ce qui se pose actuellement c'est des solutions à courte vue. Le gouvernement français, va se retrouver dans une impasse. C'est que finalement si la société française rejette les travailleurs immigrés elle va se

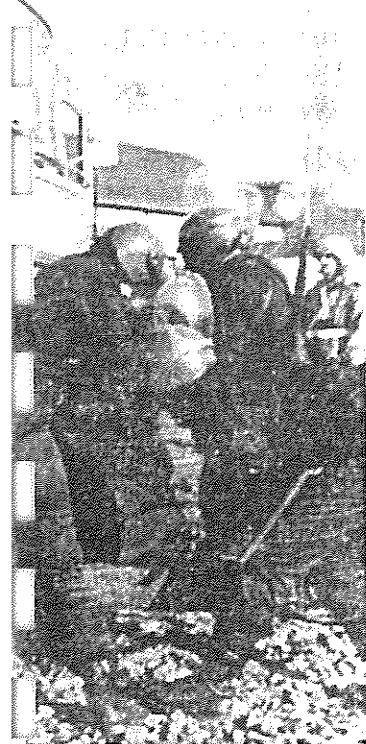
trouver devant un problème démographique absolument incroyable et c'est une question très importante car si cette société veut rester une société dans laquelle il y a un accroissement de la population, elle n'a pas intérêt à rejeter les travailleurs immigrés. Ceux-ci devraient pouvoir garder le choix entre rester ici s'ils veulent, dans une société multiculturelle ou retourner chez eux. A l'heure actuelle ce sont les travailleurs immigrés qui ont des familles nombreuses c'est ce qui risque de faire en sorte qu'un pays comme la France ne périclète pas complètement. Ca c'est aussi un des autres problèmes des sociétés occidentales qui risquent, compte tenu, de ce qu'est la révolution démographique, de voir leurs populations diminuer au fur et à mesure si jamais il n'y a pas une partie de ces populations qui a des familles assez nombreuses. Or, à l'heure actuelle ce sont les travailleurs immigrés qui ont de telles familles. Alors, si la pression en fait général, c'est de renvoyer les immigrés chez eux, ça se retournera contre la société française.

Lorsque les travailleurs de Talbot ont réclamé 200 mille francs pour partir en disant voilà ce que dépensera l'Etat français en deux ans et demi en formation, en allocation familiales, en allocation de chômage et de logement totalement et inutilement et après on risque de se retrouver de nouveau au chômage, ils ont montré qu'ils ne voulaient pas partir avec rien du tout. Lorsqu'on propose uniquement 40 000 francs comme c'est le cas à l'heure actuelle ce n'est pas acceptable par les travailleurs.

**Quel est votre avis à cet égard?**

Je ne suis pas d'accord avec ce type de solution là. Je suis pour la liberté de choix, individuel et collectif, et j'estime qu'à l'heure actuelle on fait partir les gens sous la contrainte. On leur donne de l'argent pour partir mais c'est sous la contrainte. Par contre, je suis d'accord pour que les travailleurs ne partent pas sous la contrainte aient le choix et qu'effectivement ils puissent partir avec ce qu'ils estiment être l'ensemble de leurs droits.

propos recueillis par  
Taïb Saïd



**TALBOT-CITROEN-RENAULT**  
**- LES 35 HEURES -**  
**OU "LA GUERRE DE TROIS N'AURA PAS LIEU"**

**FIN DU PREMIER ACTE**

En ce début d'année 84, à peine les derniers feux s'éteignent-ils sur les "licenciés TALBOT" que CITROEN annonce ses propres "sureffectifs" !

**ACTE II**

2.937 Travailleurs Immigrés visés, dans les usines de la région parisienne. Quelques mois plus tard, 1.909 licenciements accordés. Scénario déjà vu pensera-t-on ; similitudes et variantes se cotoient :

— escarmouches autour de négociations impossibles avec une direction qui "campe dans sa tour d'ivoire",

— occupations d'usines, en Mai comme il se doit, qui débouchent sur un refus provisoire des licenciements pour insuffisance de plan social à la veille des élections européennes,

— parodie de concertations avec un patron toujours aussi peu coopératif, et nouveau refus des pouvoirs publics avant les vacances,

— tractations souterraines "gouvernement-PSA" puis, coup de tonnerre en plein mois d'Aout, la règle des 2/3 fonctionne encore une fois en échange d'un processus de formation.

Les Travailleurs de CITROEN épargnés n'ont plus qu'à réintégrer leurs ateliers, filtrés dans des cages, et le populaire leader cégétiste Akka Gazzi, rencontrera les matraques des forces de police avant de siéger comme député au parlement marocain !

Quelques heures de débrayage pour la dignité et tout rentre dans l'ordre.

Le (les) gouvernement de gauche a fort bien manoeuvré. Il se donne d'abord le beau rôle, mettant en cause l'intransigeance de Calvet, il obtient la cessation des occupations en imposant trois mois aux adversaires, pour aboutir, tant sur la formation que la Réduction du Temps de Travail. Il referme ainsi un piège quasi imparable sur les Organisations Syndicales.

La R.T.T. ne pèse pas lourd devant les chantages de Citroën ; l'ère Fabus commence donc par des lettres qui tombent en l'absence des Travailleurs, histoire de diviser à plein lors d'une rentrée retardée, puis échelonnée.

CHAPEAU !!! pari gagné !

La CGT va durement payer son attitude durant le conflit Talbot. L'acceptation tacite des suppressions d'emplois et la non-coordination avec les autres établissements du groupe P S A préparaient à l'évidence les défaites ultérieures.

La centrale d'H.KRASUCKI croyait-elle, sincèrement, "qu'ils n'oseraient pas, chez CITROEN" ?

Toujours est-il que, ni les campagnes intensives sur le rapatriement des fabrications d'Espagne ou la sortie de nouveaux modèles, ni le déclenchement d'une épreuve de force surprise, caractérisée par des occupations étanches pour éviter toute information non contrôlée par la CGT, ne suffiront. Continuer les grèves alors que les pouvoirs publics semblaient manifester une attitude positive, c'était aller à l'affrontement avec le gouvernement Mauroy sous la menace immédiate d'une évacuation des usines. La CGT ne pouvait l'assumer, et tonalité inhabituelle, elle commence à parler de la Réduction du Temps de Travail !

Les virulentes dénonciations du "coup de poignard dans le dos des Travailleurs" ne remplaceront pas en Septembre l'inexistence de mots d'ordre clairs. Dans des établissements comme Aulnay et Levallois, où les Ouvriers veulent que l'Organisation Syndicale montre le chemin, une riposte collective spontanée ne peut à coup sûr émerger. Visiblement, la CGT craignait l'issue d'un conflit dur et long avec les immigrés, une fois de plus, en première ligne.

Côté CFDT, l'éteignoir va fonctionner. Pourtant, malgré leurs faibles forces, les Sections Syndicales engagent d'abord une campagne sur la Réduction du Temps de Travail, elles mènent une enquête d'où il ressort qu'une bonne partie des Ouvriers est prête à accepter une compensation à 70% à condition d'éviter tout licenciement.

Mais, l'anticégétisme primaire qui se nourrit du sectarisme de l'autre, l'emporte. Les Militants CFDT quittent Aulnay lorsque l'usine est occupée, ils paieront cette erreur lors des élections de Délégués du Personnel qui suivent. Il faut une intervention extérieure du Syndicat, de l'Union Départementale, de l'Union Métaux, et de la Région, pour que la Section réintègre la lutte !

La formule "on ne peut parler de sureffectifs tant qu'il n'y a pas de Réduction du Temps de Travail" est rapidement foulée aux pieds par l'Inter Citroën et la Fédération de la Métallurgie. Ces structures acceptent sans broncher la convocation du C.C.E. en plein mois d'Aout, hors de la présence des Travailleurs. Elles considèrent le plan social remanié, comme une avancée positive et engagent une polémique quelque peu indécente contre la CGT.

L'Union Parisienne des Syndicats de la Métallurgie sauvera l'honneur en protestant seule contre la mise en place des grilles de filtrage.

La R.T.T. est passée sous la trappe, avec l'assentiment de la C F D T .

### **ACTE III**

Malaise généralisé à la Régie RENAULT, depuis des mois les bruits courent sur d'éventuels licenciements ! En Aout, LE FIGARO lance un chiffre : 15.300 suppressions d'emplois prévues dans un délai rapide. Il est vrai que la R N U R a évoqué son plan de redressement lors d'une réunion avec le bureau du C.C.E. mais en des termes plus feutrés.



Fin Septembre, deux dispositions apparaissent comme des provocations : baisse de 20% sur la prime trimestrielle en Décembre et fermeture de la plupart des établissements entre Noël et jour de l'an, avec obligation de prendre la cinquième semaine de congé.

L'usine du MANS démarre ; après deux jours de conflit, un compromis est trouvé avec, notamment une prime compensatrice de 300 F.

La régie Renault annonce qu'elle ne généralise pas les acquits du MANS. Des grèves éclatent un peu partout, tant dans les usines que dans les succursales mais, elles prennent surtout un caractère spectaculaire à CLEON, DOUAI et SANDOUVILLE !

Au bout d'une semaine, la CGT menace d'amplifier l'action. Au moment où la mobilisation semble marquer le pas, la direction attribue la prime à tous et certifie qu'il n'y aura pas de licenciement si son plan Social autour de la formation est accepté. Tout rentre dans l'ordre !

Les Travailleurs de Renault ont réagi sur des éléments symboliques simples (perte sur une prime ponctuelle et liberté de choix pour la 5ème semaine) avec, en toile de fond, l'Emploi, mais sans objectifs globaux.

La division entre Français et Immigrés est apparue au grand jour à Flins et Billancourt. Les Ouvriers Immigrés ont clairement laissé entendre, après toutes les campagnes menées contre eux, qu'ils ne porteraient pas la responsabilité d'un échec de la "SUPERCINQ".

Dans les usines les plus combattives, un noyau déterminé regroupant entre le cinquième et le quart du personnel, cotoyait une masse indécise, voire favorable à une reprise du Travail d'où une tension de plus en plus vive au fur et à mesure que le temps passait....

G. GRANGER, le secrétaire des métallos C F D T croit pouvoir dire, dans une interview accordée à "LIBERATION" que la CGT a manipulé les Travailleurs. En fait, si un manipulateur existe, on doit plutôt désigner la Régie Renault.

N'a-t-elle pas cherché ces conflits pour vider l'agressivité latente, tant des Travailleurs que des Organisations Syndicales pour aborder, ensuite, les négociations importantes dans de bonnes conditions pour elle ?

Nous serions tentés de répondre par l'affirmative au vu de l'étroitesse des résultats obtenus.

Sur les salaires, la R N U R s'en est tenue, strictement, à la masse salariale prévue à son budget début 84, jouant habilement entre les augmentations générales et les primes. Finalement, la perte de pouvoir d'achats sera de 1,8% en niveau sur le salaire de base d'un Ouvrier et d'au moins.... 4% sur les primes !

Les usines seront bien fermées entre Noël et jour de l'an mais, les solutions retenues se diversifient : récupérations - repos compensateur - congés d'ancienneté - et portions de la cinquième semaine.

Il n'y aura pas de licenciement.... mais, depuis des mois la Régie Renault veut négocier "le couple" Formation + Reclassements contre Mobilité + Gains de productivité assurés.

En valorisant la CGT, à l'issue des conflits, la R N U R contraint celle-ci à discuter de sujets qu'elle refusait, quasiment, d'aborder jusque là.

Seule ombre au tableau, cette tactique contrecarre les notoires efforts d'intégration du personnel car les décisions arbitraires qui déclenchent des grèves ne favorisent pas cette ambition.

La CGT, prise en point de mire, a-t-elle cherché une épreuve de forces contre le gouvernement par Renault interposé après le départ des ministres communistes ?

Certes, les Militants cégétistes ont été parmi les premiers à réagir pour exprimer les mécontentements sur un terrain favorable. Certes, ils ont favorisé le blocage de l'arrivée des cars ou la soudure des portes, tout en calmant les esprits à d'autres moments. Certes, les discours de SAINJON haussaient le ton mais, en réalité il s'agissait avant tout de valoriser l'Organisation. Si la CGT tenait à une épreuve de force réelle, il suffisait de déplacer l'enjeu des grèves sur l'ensemble de la politique salariale au lieu de s'en tenir aux 300 F de prime, elle ne l'a jamais voulu car le clash aurait pris une toute autre dimension....

Mieux vaut ne pas trop s'attarder sur le rôle de la CFDT. Une bonne partie de ses Militants estimait qu'une mobilisation aurait dû porter sur des revendications plus fondamentales. Le refus de rentrer dans le jeu cégétiste se traduisit par l'inertie au niveau de l'INTER, sans oublier quelques propos plutôt démobilisateurs au niveau fédéral !

Sur le terrain, les Sections CFDT - comme celles de F O - assumèrent l'unité et participèrent aux grèves dans la mesure de leurs moyens, mettant en avant comme à CLEON : LES 35 HEURES !

## **CHOEUR FINAL "NOUS IRONS TOUS EN FORMATION"**

Tout le monde aura, évidemment, remarqué la différence de traitement : Les O S de Talbot ont été mis à la porte, ensuite ont eu droit à une formation - Les O S de Citroën restent sous contrat durant 10 mois de formation puis, ils sont licenciés ! - Les Travailleurs de Renault bénéficieront de 12 - 18 - ou 24 mois de formation avec propositions systématiques, de postes dans le - et hors du - groupe.

L'évolution s'explique aussi par le fait que les catégories concernées ne sont pas les mêmes. Chez Renault, il s'agit d'abord de la main d'oeuvre dite indirecte donc essentiellement des employés, des techniciens, et des cadres.

A travers le Centre de formation technologique des Travailleurs de l'Automobile - créé à l'occasion du conflit Citroën - le gouvernement va-t-il financer la formation de l'ensemble des salariés de la branche ?

Toujours est-il que nous ne pouvons nous contenter d'une condamnation parcequ'il n'y aurait là qu'un moyen de camoufler transitoirement, les statistiques du chômage.

La formation et son contrôle constituent bien un enjeu. Personne ne peut ignorer l'essor des nouvelles technologies, l'apparition d'autres métiers, les modifications de l'organisation du Travail, le développement des polyvalences et des activités pluridisciplinaires.

La mise en oeuvre de modules pédagogiques permettant de surmonter les handicaps culturels par-delà les cycles scolaires habituels trop longs et sélectifs, s'imposent aussi bien en matière de communication que de raisonnement logique.

L'utilisation d'une partie des Réductions du Temps de Travail pour la formation, ne doit pas être éludée.

Reste que la formation porte en elle des effets pervers évidents, elle permet de sélectionner ceux qui seront aptes aux exigences, les autres se trouvant éliminés. La perspective de laissés-pour-compte est inacceptable !

Il existe tout un courant qui pense résoudre les problèmes d'emplois par la seule formation indispensable pour s'adapter aux mutations industrielles.

Rien n'est plus illusoire ; chacun se doute que les O S licenciés de Talbot et Citroën, ont peu de chance de retrouver un Travail !... Le personnel de Renault se verra proposer des mutations qui vont poser bien des problèmes. La mobilité imposée passera difficilement et se traduira par des licenciements.

Plus fondamentalement, comment croire que les effectifs ne vont pas fortement baisser dans l'Automobile, avec les gains de productivité prévus ? Le rapport Dalle abat au moins les cartes sur ce point. Les volumes d'heures travaillées dans certains Secteurs en expansion (électronique, céramique, plastique) ne compenseront pas, et de loin, les diminutions en Mécanique et au Montage.

On peut se demander comment Renault va pouvoir proposer 5 ou 6.000 postes une fois les formations achevées. Ne cherche-t-on pas à gagner deux ans ?

Les patrons comme le gouvernement, tentent d'échapper à la Réduction massive du Temps de Travail, ils ne la conçoivent que dans le cadre d'aménagements, usine par usine, améliorant la compétitivité.

Pour le moment : TALBOT - CITROEN - RENAULT - se présentent comme des occasions perdues dans l'incontournable Bataille des 35 heures. Le répit qui s'annonce à travers le plan Social Renault, permettra-t-il de préparer les véritables échéances sur la R.T.T. ?

D.R.

# Renault après Citroën et Talbot ? Ou : la guerre de trois n'aura pas lieu...

par Daniel Richter

**D**ifficile de ne pas évoquer Renault, Fleuron meurtri des nationalisés, en cette rentrée sociale 1985. L'état de vigilance et les actions spectaculaires menées par les militants CGT durant les vacances, de Douai à Dax en passant par Sandouville, Flins et les Champs-Élysées, mêlant blocages de train et promenades en voitures, ont largement défrayé la chronique.

Voici tout juste un an la bombe des «sureffectifs» Renault éclatait dans un article du *Figaro* publié en août 84. Tous les médias reprenaient alors les «hypothèses» formulées par la direction devant la commission économique du Comité Central d'Entreprise : 15 000 personnes en trop à la Régie, pour majorité des employés, techniciens, agents de maîtrise et cadres.

Jusqu'à là le PDG Bernard Hanon avait nié que le premier constructeur français puisse être concerné par des coupes sombres comme chez PSA. Ensuite les événements se précipitent.

L'échec des négociations sur un plan de réduction des effectifs en douceur et la situation financière jugée catastrophique produisent leur effet. En début d'année B. Hanon doit céder la place, le gouvernement lui substitue un homme à poigne qui vient de faire ses preuves chez Pêchiney, Georges Besse.

Entre de longs silences, le nouveau venu égrène ses décisions. Il charge d'abord son prédécesseur : le déficit 1984 s'élève à 12,5 milliards de francs pour le groupe. Aux dispositions industriellement significatives (abandon du projet céramique et vente de la filiale électronique) succèdent les mesures symboliques (disparition de l'équipe cycliste et retrait de la compétition en formule 1). Les marges de manœuvre demeurent toutefois étroites, les pouvoirs publics bloquent toute velléité de se séparer dans l'immédiat du secteur véhicules industriels

ou du machinisme agricole même si celui-ci devient filiale.

Georges Besse rétrograde le directeur de la division automobile, en désaccord avec l'annulation de plusieurs modèles prévus au programme ; mais il maintient le cap sur l'Amérique du Nord (Canada, États-Unis, Mexique) tout en recherchant des associations avec d'autres constructeurs et en exerçant parfois de formidables chantages sur les salariés.

En France les perspectives sur l'emploi se précisent : 99 000 travailleurs en septembre 1984 puis 91 000, chiffre atteint douze mois plus tard, 86 000 à la fin 85 et 77 000 d'ici décembre 86.

L'entreprise nationale mise d'abord sur les départs volontaires (préretraites à 55 ans par le Fonds National de l'emploi, retours au pays par convention avec l'Office National d'Immigration, demandes des allocations conversion...). Les lettres pour rappeler les conditions offertes à ceux qui s'en iraient se multiplient. Les pressions sur les futurs laissés pour compte s'accroissent : point de mire, le personnel handicapé ou trop souvent absent.

La Régie Renault s'est habilement défini une stratégie en trois étapes. Etablissement par établissement, le point sur les objectifs tombera à l'automne 85, au début puis au milieu de 86, avec vraisemblablement en perspective les licenciements sous forme de congés formation... après les élections législatives.

Notons au passage que dans la logique même de l'entreprise, le refus des méthodes expéditives avec risque d'une épreuve de forces ternissant l'image de marque, a aussi ses revers.

L'étalement dans le temps provoque un malaise durable dans le personnel, une perte de confiance quasi générale et le

départ des éléments les plus dynamiques. Quant à la guerre des harcèlements ainsi déclenchée, elle ne produit pas un meilleur effet sur le public.

Difficile de choisir entre le traitement susceptible de générer une crise cardiaque et celui qui déclenche une leucémie rougeuse !!!

## Du Capitole à la roche Tarpéienne

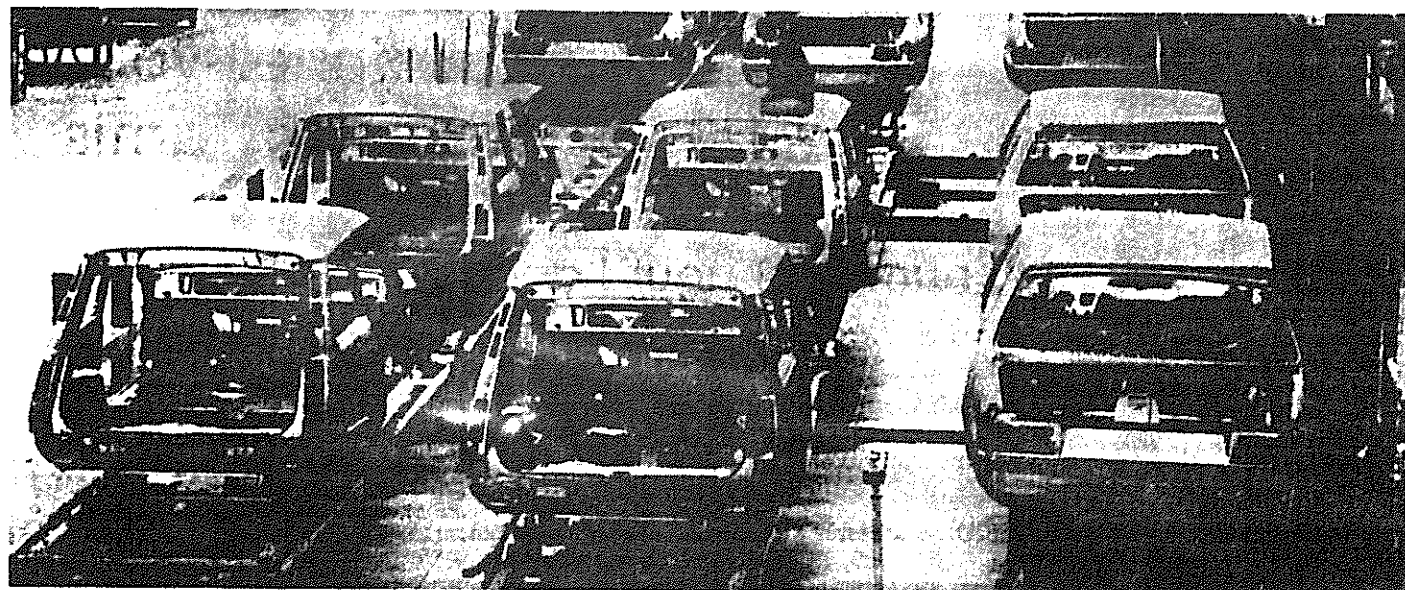
En deux ans, de 1982 à 1984, les ventes de la Régie Renault chutent brusquement, passant de 40 à 30% du marché français et de 14 à 10% du marché européen. De premier constructeur dans la CEE, la RNUR rétrograde à la sixième place. La capacité journalière (8700 véhicules) n'est plus utilisée qu'à 69% avec 6000 voitures qui sortent quotidiennement des chaînes de montage.

Renault victime de ses succès antérieurs comme des ambitions de ses dirigeants ? De fait l'entreprise nationale a bénéficié durant des années de l'impact étonnant d'une R5 triomphante mais aussi de l'étendue de sa gamme. En 1979, la R5 atteint à elle seule plus de 15% du marché français.

Cependant l'effet de volume cache les faiblesses internes par rapport aux évolutions des autres constructeurs, il suffira d'une baisse conséquente des ventes pour révéler les fragilités.

La récession internationale conduit les groupes automobiles à restructurer entre 1979 et 1982. Durant cette période le marché français échappe pour partie à la morosité générale et Renault profite des difficultés de PSA qui se débat toujours pour absorber les filiales européennes de Chrysler.

La relance effectuée par la gauche prolonge d'autant la bonne tenue des ventes,



mais les éléments d'un retournement se positionnent déjà. Les concurrents étrangers de Renault veulent évidemment livrer bataille sur un marché resté porteur ; ils développent leur réseau de concessionnaires, point d'appui indispensable, à la faveur de la fusion des réseaux Peugeot-Talbot.

Porté par le courant des grands capitaines d'industrie, Bernard Hanon joue à fond la carte de la mondialisation : «un nouveau modèle et un nouveau pays par an». Il saisit les opportunités qui se présentent aux Etats-Unis (Mack pour les poids lourds, American Motors pour l'automobile), renouant avec les rêves de Pierre Dreyfus, lesquels s'étaient effondrés dans la débâcle de 1960. Pourquoi un Européen ne réussirait-il pas sur le premier marché mondial à l'instar des Japonais ?

Seulement voilà, les versions américaines de la R9 et de la R11, l'Alliance et l'Encore, ne suffisent pas. Il aurait fallu des moyens bien plus importants pour s'appuyer sur une gamme plus conséquente, mais Renault n'avait pas l'assise financière adéquate.

Un regain des consommateurs US pour les grosses cylindrées s'ajoutant à l'agressivité persistante des constructeurs du Levant, rend l'aventure américaine très aléatoire.

La mondialisation, la modernisation et la sortie de modèles s'entrechoquent. Les investissements et les rachats coûtent cher, Renault s'endette. Le renouvellement de la gamme subit inévitablement des retards. Erreur de calcul ou manque de fonds !!!

L'apparition de la 205 Peugeot, le tassement prévisible du marché français, l'ancrage des marques étrangères, montrent de façon éclatante les différences de productivité atteintes au fil des restructurations.

Pour avoir postulé prématurément au titre de gagnant, Renault frôle la gifle du perdant. Pareille mésaventure arriva jadis à British Leyland, premier constructeur européen au milieu des années soixante. Mais n'est-ce pas le lot commun dans la concurrence capitaliste ?

## Introuvable mobilisation

Les travailleurs de Renault réagiront-ils avec vigueur aux menaces qui pèsent sur eux ? Cette question revient sans cesse depuis des mois. Le bastion ouvrier assumera-t-il l'affrontement ou n'est-il déjà plus qu'une forteresse aux pieds d'argile ?

En septembre-octobre 1984, le personnel de plusieurs usines (le Mans, Sandouville, Douai, Cléon) se dresse contre la brutale diminution de la prime trimestrielle de décembre et l'obligation de bloquer la cinquième semaine de congés entre Noël et jour de l'an.

Coup de colère typique autour de noyaux durs et décidés, mais minoritaires. Au fil des jours le nombre de grévistes s'effiloche malgré le blocage des entrées ou des cars de ramassage. B. Hanon sauve la mise aux organisations syndicales en acceptant d'ouvrir des négociations sur l'emploi dont nous avons souligné qu'elles n'aboutiront pas.

Les mois passent sans soubressauts majeurs ; pourtant la rumeur devient certitude... les licenciements se profilent.

Lorsque la CGT choisit le 10 mai 1985 (anniversaire d'un espoir déçu) pour frapper les esprits, elle réussit la manifestation centrale dans les rues de PARIS mais échoue dans les débrayages, y compris lorsque les appels sont communs avec la CFDT. Réceptivité mitigée, les travailleurs n'ont guère envie de sacrifier quelques heures sur leur paye pour donner un avertissement.

En juillet dernier la Régie Renault rabote des deux tiers la prime de septembre par rapport à l'année précédente. Cette fois, à l'exception des ouvriers du Mans et d'Orléans, personne ne bouge. Il est vrai que les jours de chômage accumulés dans la plupart des établissements, dissuadent plus d'un.

Il n'est guère difficile de constater les contradictions qui divisent le personnel.

Les employés, techniciens, agents de maîtrise et cadres ont bien du mal à croire qu'ils sont visés, pour eux les dégraissages

ne peuvent concerner que les ouvriers. Ces derniers expriment une certaine satisfaction en pensant que les cols blancs vont trinquer.

Plus grave, les immigrés ont décidé de ne plus bouger tant que leurs camarades français ne montreront pas l'exemple. Ils n'ont toujours pas avalé de s'être retrouvés quasiment seuls durant les conflits de 1981, 82 et 83. Cible privilégiée des moyens d'information, traités d'«intégristes chiites» par les plus hauts responsables de l'Etat, ils ont assez payé de Talbot à Citroën. Ils ne seront plus les fouteurs de désordre.

Quant aux Français, ils s'estiment protégés tant qu'il y a des immigrés, victimes toutes désignées.

«A quoi cela peut-il d'ailleurs servir de se mettre en grève puisque tous ceux qui ont essayé dans l'automobile, la sidérurgie, les chantiers navals, n'ont essuyé que des défaites ?» Combien de fois de tels propos ne reviennent-ils pas dans les conversations ?

«Si les organisations syndicales peuvent obtenir quelques résultats, après tout qu'elles y aillent ! si elles représentent une force, qu'elles le montrent, sinon elles ne servent à rien.»

Les uns espèrent la magie d'une solution industrielle venue d'ailleurs, d'autres se persuadent qu'il ne reste plus qu'à produire en qualité et en quantité suivant les normes de la compétitivité.

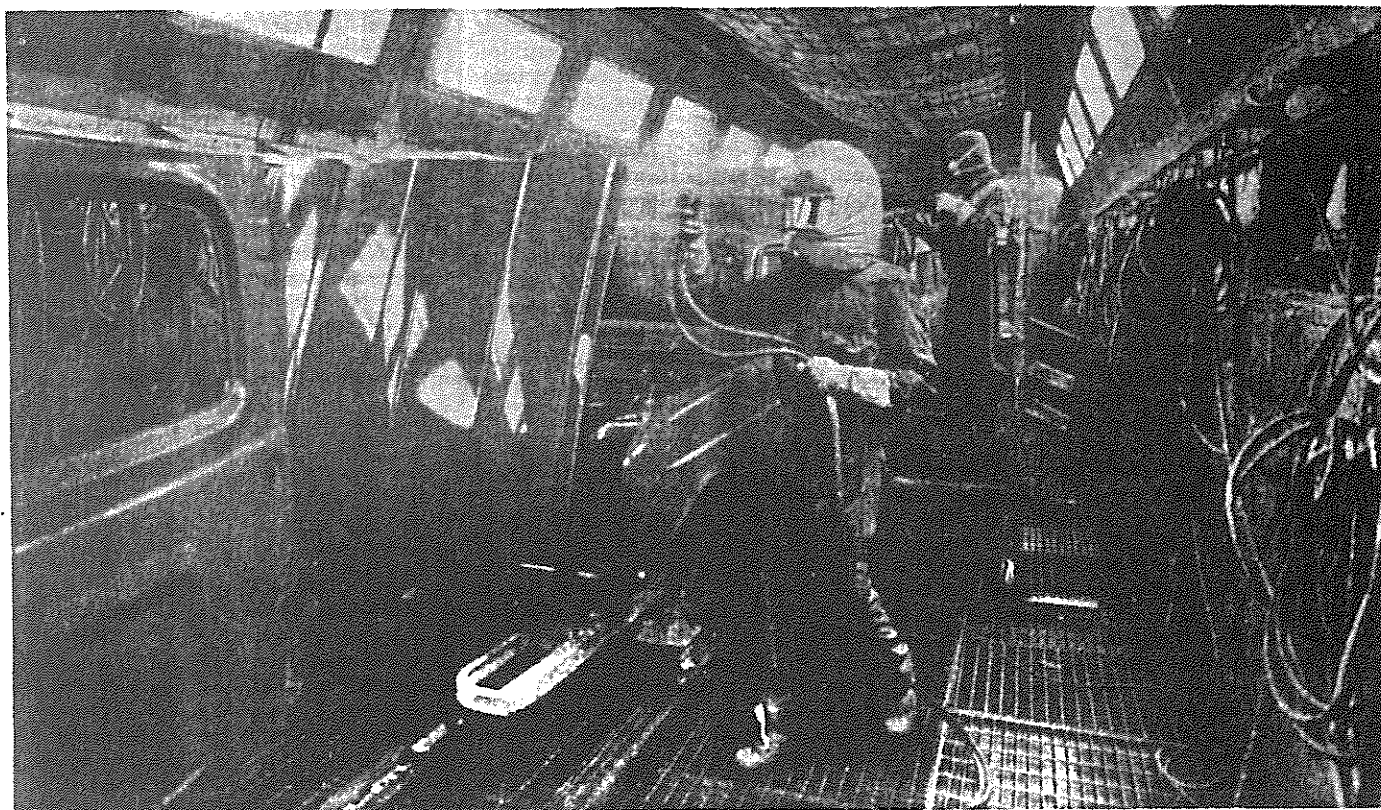
La délégation de pouvoir pèse de tout son poids. Dans un tel contexte l'individualisme s'installe, repoussant à plus tard toute confrontation collective.

Aura-t-elle d'ailleurs lieu le dos au mur, dernière révolte contre le couperet des licenciements ? Aujourd'hui l'attentisme dominant favorise les départs, avec pression ou non ; il permet l'intériorisation des petits revers quotidiens, signes annonciateurs de l'inévitable.

(A suivre)

**La semaine prochaine :  
Les stratégies syndicales**





D.R.

## Société du spectacle ? Ou : les stratégies syndicales chez Renault

par Daniel Richter

Dans un premier article (voir le numéro précédent de 2A), Daniel Richter a dépeint la situation actuelle chez Renault : réductions d'emploi conduites « en douceur » par la direction, absence de mobilisation des travailleurs, que la CGT s'efforce de masquer par des actions de commando. Cette semaine, il analyse les stratégies syndicales en présence. Daniel Richter est militant syndicaliste de longue date (CFDT) chez Renault.

**A** quoi tient le branle-bas de combat cégétiste ? Intégration à la stratégie électorale du PCF en vue des élections législatives, certes. Et sur ce terrain Renault fournit l'occasion d'une dénonciation en règle du pouvoir socialiste.

Mais allons plus au fond ; l'organisation d'Henri Krasucki ne tente-t-elle pas de préserver avant tout son influence et son appareil à l'issue d'une période difficile ?

L'accent prioritaire mis sur les politiques industrielles (accord avorté Renault-Moskwitch, pilonnage des investissements aux Etats-Unis, abandon des fabrications, reconquête du marché intérieur...) assure la cohérence et la singularité de l'organisation, il délimite sans ambiguïté les ruptures avec les autres syndicats.

Les déclarations fracassantes ponctuées

d'initiatives coups de poing dont tous les médias parlent, soudent les équipes militantes autour d'un activisme exaltant. Elles veulent montrer une CGT seul défenseur des travailleurs, par opposition aux autres qui ne tentent rien.

Focalisant toutes les réactions sur elle, la CGT provoque non sans plaisir des attitudes viscérales à son encontre. Elle espère bien que ses « partenaires » potentiels se discréditeront à force de prendre systématiquement le contrepied de ses positions et colleront ainsi à l'image droitière qu'elle cherche à leur faire endosser en toutes circonstances.

Il n'est par contre pas du tout évident que la première centrale syndicale ait envie d'assumer une épreuve de force non maîtrisable, à l'issue incertaine.

Pour s'en convaincre il suffit de relater l'épisode de Renault le Mans en juillet dernier. Dès l'annonce des amputations sur la prime de septembre, les ouvriers de cette usine se retrouvent massivement devant les bâtiments de la direction. Une partie très décidée veut occuper l'établissement dès le week-end qui suit.

Provoquant mouvements divers et huées, la CGT, catalyseur de tout ce mécontentement, exhorte à la dispersion, promettant un meeting à la jonction des équipes lundi pour décider des suites à donner. Lundi

point de meeting central, mais des réunions dans chaque atelier avec propositions de grèves tournantes, lesquelles s'étioleront en trois jours. Un scénario quelque peu analogue s'est déroulé à Orléans. L'isolement probable du Mans à la veille des vacances ne suffit pas à expliquer la crainte d'être débordé par une base inconsciente. La CGT avait l'occasion d'un clash, certes localisé mais significatif, elle ne l'a pas choisi devant le risque de résultats très mitigés, voire un échec sur lequel il aurait fallu rendre des comptes.

### Effets boomerang

Les options cégétistes appellent quelques remarques par les effets boomerangs qu'elles déclenchent :

- Les escarmouches répétitives par presse et télévision interposées nuisent à la perception des produits fabriqués par l'entreprise concernée. On peut le regretter, mais les consommateurs boudent les firmes en difficulté qui font parler d'elles. Une guerilla haut parleur, s'étalant sur de longs mois, participe au faible niveau des ventes et accentue les suppressions d'emploi.

- La primauté absolue accordée à l'exigence industrielle par rapport à des revendications perceptibles (comme réduction du temps de travail) peut rencontrer un écho favorable dans une condamnation des patrons mais rend l'objectif hors de portée,

donc non mobilisateur.

• Le pilonnage contre le retour en France de véhicules Renault fabriqués à l'étranger conforte un nationalisme d'autant plus dangereux qu'injustifié.

Entendons-nous : il ne s'agit pas de condamner l'ensemble des réflexions cégétistes. Les récriminations contre l'abandon des filières machines-outils au profit notamment de l'Allemagne, s'imposent. Le recours aux groupes bancaires américains en lieu et place de leurs homologues français (nationalisés) pour financer les emprunts de la RNUR pose des questions.

Mais concernant la balance importations-exportations, les idées simplistes risquent de conduire à des aberrations. Regardons ce qu'il en est pour la Supercinq durant le premier semestre 1985 : 62, 3% des Supercinq sont montées en France et 59,5% du total des fabrications (Europe occidentale dont France) sont vendues hors l'hexagone.

Chacun comprendra dans ces conditions que les voitures, en revenant dans nos frontières en provenance d'Espagne ou de Belgique, soit sur la base d'accords de compensation passés avec les Etats, soit de répartition des fabrications, augmentent d'autant la part des exportations.

L'Humanité titre un article (30 août 1985) : « Les ventes de la Régie en France : 3 voitures sur 10 viennent « de l'étranger ». Mais cacher par ailleurs que 7 véhicules sur 10 construits en France vont à l'extérieur relève du tour de passe-passe.

Ce genre d'argumentation va profondément diviser les travailleurs Renault en France, Espagne et Belgique, favorisant les compétitions entre usines impulsées par l'entreprise au moment où les impératifs unitaires internationaux deviennent plus que jamais cruciaux.

• « Haro sur la casse de l'entreprise » : la façon dont la CGT décrit le complot de la direction pour détruire Renault sciemment laisse croire à beaucoup qu'inéluctablement c'est fini, il n'y a plus aucun avenir possible dans cette multinationale en perte de volonté, drivée de surcroît par des incapables. Conclusion logique : quitter le navire au plus tôt. En ce sens le martèlement syndical rejoint paradoxalement l'objectif de la Régie : à savoir obtenir le maximum de départs volontaires.

• Les manifestations animées par les seuls militants confortent l'extériorisation des travailleurs. L'accueil peut être sympathique, mais il n'implique pas directement, au contraire : « La CGT fait peut-être des conneries mais au moins elle agit. Après tout, si ce vacarme permet d'arracher quelques résultats, pourquoi pas ? »

Renforcement du rôle des délégués, mirage des élus détenteurs providentiels de l'épée du vainqueur ou bouée de sauvetage ultime.

• La transgression des règles légales, passage obligé et fréquent dans l'histoire du mouvement ouvrier, laisse d'autant plus prise à la répression qu'elle concerne une minorité. Si une telle situation survient sans riposte conséquente, le personnel en déduit l'impuissance du syndicat, incapable de préserver ses siens. Alors que pourrait un simple quidam ? La publicité du martyr sert un temps ; elle ne construit pas, loin de là, une volonté de rassemblement offensif.

La CGT aura varié entre tous les pôles depuis l'arrivée de la gauche au pouvoir : — soutien du bout des lèvres aux grèves de Renault en 1981, 82 et 83,

— renversement enthousiaste du bloc CSL-direction chez Citroën et Talbot dans la région parisienne,

— abandon des travailleurs de Talbot-Poissy frappés par les licenciements.

— impossibilité (et) ou refus de livrer bataille contre les suppressions d'emplois chez Citroën.

L'organisation d'Henri Krasucki porte une responsabilité évidente, même si d'autres facteurs l'expliquent simultanément, dans les isolements successifs des travailleurs de l'automobile.

### Capacité de proposition ou preuve d'incapacité

L'immobilisme de la CFDT chez Renault frappe tous les observateurs. Indice significatif, l'organisation d'Edmond Maire a perdu le quart de son influence aux élections en deux ans.

La majorité des sections syndicales, tout comme la FGMM (Fédération générale de la métallurgie et des mines CFDT), ne croient pas à une épreuve de force qu'elles jugent de toute façon dommageable pour sauver l'entreprise.

Il s'agit donc de valider l'efficacité du syndicalisme en avançant des *solutions réalistes et négociables* dans le contexte actuel, solutions intégrant les aspirations diversifiées du personnel et les intérêts de la RNUR.

Deux axes principaux constituent la plateforme cégétiste :

— la réduction du temps de travail avec des contreparties en matière d'utilisation optimale des installations et d'aménagement de ce même temps de travail ;  
— le développement d'une formation professionnelle pour tous.

La stratégie CFDT se trouve soumise à rude épreuve. L'annualisation des horaires en échange d'une réduction du temps de travail se traduirait par des journées plus longues au printemps et en été, plus courtes en automne et en hiver compte tenu des variations saisonnières du marché et du lancement des nouveaux millésimes. Or les travailleurs souhaitent exactement l'inverse pour profiter des beaux jours.

L'utilisation optimale des installations, génératrice de gains de productivité, se heurte à une objection de taille. Renault, comme la plupart des constructeurs, ne fonctionne pas à plein, loin de là. Comment écouler les quantités produites en 21 heures ou 24 heures quand on ne parvient pas à vendre ce qui sort en 16 heures ? A moins évidemment de rentabiliser les centres les plus performants et de fermer les autres... Difficile pour un syndicat de se placer le premier sur un tel créneau.

Evidemment, il existe des possibilités d'horaires spéciaux type « vendredi-samedi-dimanche » (VSD) pour des travaux d'entretien ou quelques effets de pointe. Mais le VSD touche un nombre infime d'emplois.

De fait, la Régie Renault n'a pas grand chose à négocier. Il semble bien qu'elle n'accepterait même pas une réduction du temps de travail à compensation salariale nulle, qui pourtant n'alourdirait pas ses charges salariales ; en effet la Régie ne tient pas à partager le travail entre tous ceux qui sont actuellement dans l'entreprise. Elle cherche à se débarrasser du maximum de monde pour changer radicalement les habitudes du personnel.

De la même façon, l'entreprise nationale n'investira pas dans la formation généralisée, car elle estime inévitable l'existence de laissés pour compte inadaptés dans un monde industriel en transformation profonde.

Situations révélatrices : lorsque les sections CFDT demandent que les jours chômés se transforment en jours de formation, elles rencontrent à la fois l'incompréhension des travailleurs qui préfèrent un congé supplémentaire et l'inexistence d'une infrastructure tant humaine que matérielle susceptible d'assumer un tel processus de masse.

La désertion partielle ou totale du terrain de l'action produit une dérive quasi-inévitable. Certes la CFDT condamne la politique du nouveau PDG, lui reprochant son caractère strictement financier, mais elle aborde les questions relatives à la mondialisation, la qualité ou la confidentialité d'une façon proche des options patronales.

Le représentant CFDT au conseil d'administration a même voté avec ses collègues CGC, FO et gouvernementaux une mise en garde aux élus CGT pour avoir rendu public le projet d'un emprunt international destiné à American Motors.

Synthèse paradoxale du contexte Renault, les revendications initiales intégrant les compromis envisageables, en général peu motivantes pour les salariés, nécessitent elles-mêmes une mobilisation des travailleurs pour en obtenir la prise en considération. Quadrature du cercle pour la CFDT.

### Porte de sortie : murée, dérobée ou frontale

Sombre avenir pour un hypothétique sursaut de dernière minute, pensera-t-on à la lecture de ces lignes.

D'autres dynamiques assumant l'épreuve de force quasi-indispensable restent à notre sens possibles, mais elles impliquent la réunion de quelques conditions :

• d'abord une pratique de masse qui, partant des contradictions et des réticences des travailleurs, démontre la nécessité de revendications unitaires définies collectivement par le personnel, notamment en matière d'organisation du travail et de formation professionnelle. Parvenir à un tel résultat nécessite une pédagogie militante lucide et persévérante, donc des équipes syndicales prêtes à l'assumer.

• Ensuite la conviction, non acquise parmi les salariés, que la réduction du temps de travail constitue un enjeu fondamental face à la nécessaire diminution des heures travaillées. 30 heures pour fabriquer un modèle de type R5 dans une usine de montage en 1970, puis 20 heures au milieu des années 80, et 12 heures d'ici quinze ou vingt ans, avec des diminutions qui ne toucheront pas seulement le temps de production, mais aussi le temps de conception ou d'immobilisation.

Une étude plutôt optimiste, basée sur une croissance modérée du parc automobile, prévoit 2 279 600 emplois (constructeurs et équipementiers) en l'an 2000 aux Etats-Unis, Japon et Europe occidentale réunis contre 3 642 400 en 1979 (dans « *Quel avenir pour l'automobile* », Editions Atlas Economica, page 228).

• Enfin l'existence de perspectives alternatives crédibles avec redéfinition du produit automobile et mise en cause à terme des logiques actuelles de la concurrence.

Ceux qui chez Renault interviennent sur ces bases engagent une terrible course de vitesse avec les échéances.

# RENAULT : ANALYSE D'UN ÉCHEC

Il s'agit maintenant de reconstruire l'action syndicale autour des problèmes de l'organisation du travail, du partage des gains de productivité, de la formation.

par Daniel Richter

**N**ous doutions que l'état-major cégétiste déclenche une épreuve de force à la Régie Renault en partant d'un noyau déterminé mais isolé. Il nous semblait que les camarades d'H. Krašucki se contenteraient d'actions spectaculaires, constatant comme nous-mêmes sur le terrain qu'une mobilisation générale s'avérerait très improbable. Ils se sont pourtant lancés dans une opération vouée à un échec lourd de conséquences. Automystification sur la combativité ouvrière !

## L'éperon manceau

- 1969 - 70 - 71 - et 75 - l'usine sarthoise est secouée par les grands mouvements d'O.S. puis... plus rien jusqu'en Septembre 84 ! Entre-temps, la Régie RENAULT a mêlé menaces et profondes modifications, tant dans l'organisation du Travail que dans les méthodes de communication avec le Personnel.

En bout de course, le bilan n'apparaît pas très probant pour l'entreprise, voire : la R.N.U.R. n'a-t-elle pas introduit des différenciations significatives parmi les Travailleurs alors que la tradition du Mouvement Ouvrier des pays de Loire maintenait un bloc uni, répondant MASSIVEMENT aux mots d'ordre Syndicaux ?

Ne trouve-t-on pas la majorité des Ouvriers les plus décidés parmi les laissés-pour-compte de l'évolution professionnelle ?

Indéniablement, la baisse du pouvoir d'achat provoque, chez beaucoup, la colère !

◊ En 84, à la rentrée des vacances, une première réaction se produit à l'annonce de la diminution de la prime trimestrielle de Décembre ;  
◊ En Juillet 85, nouvelle explosion car le couperet passe sur la prime de Septembre.

A ces deux occasions, 30% du Personnel se mobilise !

Lorsque la CGT et la CFDT appellent à un débrayage le mardi 8 octobre pour décider de la conduite à tenir, elles savent qu'une partie de l'usine veut en découdre avec l'entreprise, mais combien seront-ils ?

Pendant que se déroule le vote à bulletins secrets, tombent sans surprise les dernières propositions de la direction sur les salaires. Rien ne s'ajoute aux 1,5 % accordés depuis le début de l'année ; de même la prime trimestrielle de décembre subit une nouvelle érosion. Si la RNUR en reste là, un professionnel premier échelon avec 10 ans d'ancienneté perd près de 2 500 F sur l'ensemble de l'année 1985 si la hausse des prix s'élève à 5 %. (Un Pl gagne 6 500 F par mois en intégrant les primes.)

En fin de journée, les travailleurs du Mans livrent leur verdict : 1 890 pour la grève avec occupation, 1 263 contre et 30 nuls, il y a environ 6 800 personnes présentes dans l'usine. Résultat paradoxal ; en effet près de 2 000 ouvriers favorables au conflit ouvert, c'est à la fois beaucoup dans la période actuelle et peu dans une usine comme celle du Mans. Généralement quand la grève se déclenche dans les années soixante-dix, 80 % des 5 000 ouvriers se déclaraient partie prenante. Cette fois nous en sommes loin, fissure que la RNUR va utiliser pour recenser consciencieusement ceux qui voudraient travailler.

Dans les autres usines, les ouvriers du Mans n'ont pas toujours très bonne presse. On entend : « Bien sûr qu'ils peuvent se permettre des semaines d'arrêt, eux ils ont des revenus de rechange avec leur ferme et leurs champs. » Vision de plus en plus inexacte mais qui survit dans les mémoires.

Plus grave : Le jugement de certains Travailleurs du Mans, même sur leurs Camarades : "Ce sont les moins intelligents qui se lancent dans de telles aventures. Il y en a qui occupent l'usine pour s'éclater et se saouler à loisir parceque, chez eux, ils se font engueuler par leur femme

*Dur à entendre !... Tout à la fois : miroir déformant et symptôme évident de relations qui se tendent...*

## Impossible extension

L'usine du Mans fabrique des organes indispensables, notamment les trains avant et arrière. Lorsqu'elle est paralysée, les autres établissements épuisent leurs stocks en deux, trois jours, puis s'arrêtent par manque de pièces. Il faut donc très peu de temps pour mobiliser les usines de montage Flins, Billancourt, Douai, Sandouville, Maubeuge.

Quant à Cléon, elle cesserait inévitablement ses activités pour ne pas fabriquer des moteurs et boîtes de vitesse inutilisables à court terme.

Très vite le constat tombe, le courant ne passe pas. Certes 1 100 grévistes à Billancourt servent de tremplin à une occupation fort contestée, certes Choisy-le-Roi rejoint l'usine mère de justesse (10 voix d'écart pour 870 votants), mais partout ailleurs l'échec retentissant guette : faibles débrayages à Flins et Cléon, vagues murmures qui s'étouffent aussitôt à Sandouville et Douai.

Bien sûr, les mêmes explications reviennent. Le Personnel de la R.N.U.R. - aussi réticent que divisé - a mille bonnes raisons pour attendre, passif :

- Les Immigrés disent, pour la plupart, "qu'ils ne bougeront pas tant que les Français ne se battront pas"

- Une partie des Français estime "qu'il vaut mieux se tenir à carreau pour ne pas se mouiller évitant, ainsi, d'être visés par d'éventuels licenciements, "

- Certains Travailleurs ne veulent pas entrer dans l'action, jugeant la situation de RENAULT trop mauvaise.

- Certains Travailleurs estiment que la R.N.U.R. peut payer mais, qu'il faudrait trop de sacrifices pour l'obliger à céder alors, mieux vaut rester sur la touche !

- D'autres Travailleurs sympathisent avec la grève du Mans mais, ils comptent sur eux pour gagner... sans se mouiller !

- D'autres, encore, invoquent les divergences Syndicales sans tenter de leur imposer l'Unité....

Arguments en béton ou multiples prétextes, peu importe. Aujourd'hui mécontentement, malaise, inquiétude, crainte s'entrecroisent en un inextricable écheveau. Réussir une mobilisation d'ensemble dans un tel contexte sur un délai aussi court relève de la quadrature du cercle.





### Palette syndicale : cégétisme déconcertant

Qui saura jamais comment a été prise la décision de déclencher l'épreuve de force chez Renault deux semaines avant une journée interprofessionnelle de grèves et de manifestations qui se voudrait démonstrative ? La CGT du Mans, souvent réservée et jalouse de son indépendance, a-t-elle obtenu de ses homologues l'assurance que les autres usines suivraient à coup sûr, ou croyait-elle en la capacité des travailleurs sarthois de tenir jusqu'au bout quoi qu'il advienne ? Toujours est-il qu'un vent de folie a bouillonné dans quelques crânes.

Comment expliquer autrement les ahurissantes conditions du vote à bulletin « secret » de l'île Seguin devant des journalistes abasourdis ? Plus besoin de truquage propre, la mascarade tonitruante suffit puisque les masses sont prêtes. Si prêtes qu'il vaut mieux boucler les portes avec des piquets de grève costauds pour filtrer minutieusement les entrées, sage précaution pour éviter toute velléité de reprise du travail.

Comment un dirigeant confédéral cégétiste peut-il déclarer à la presse dans les couloirs de la négociation UNEDIC : « Allez demain, à Flins, vous verrez, on occupe. » Le matériel adéquat et l'administrateur R. Sylvain répondaient présents pour le grand jour, mais les travailleurs de Flins n'étaient pas au rendez-vous comme le laissaient amplement prévoir les réunions tenues la veille dans les ateliers.

Comment à Douai peut-on annoncer, non sans effets publicitaires, une consultation du personnel dans une usine au chômage avec quelque chance de succès ?

Les invitations pressantes d'une radio locale à fort taux d'écoute, ou les cars sillonnant tous les environs pour amener les Travailleurs à l'usine, possédaient-ils une telle valeur persuasive ?...

... 400 votants sur 7.000 possibles, maigre récolte !

Décidément, l'autointoxication aussi frénétique que déboussolée, enterre toute lucidité !

La même fébrilité n'a cependant pas saisi tous les militants CGT, le vote s'est déroulé normalement parmi les ouvriers professionnels de Billancourt et à Choisy-le-Roi ; certains fiefs traditionnels comme Renault Machine Outil se sont même prononcés contre la grève.

Sortir d'une impasse en s'appuyant sur une évacuation des usines par les forces de l'ordre pour dénoncer une fois de plus les trahisons gouvernementales, tel paraissait le scénario le plus vraisemblable. Il ne s'est pourtant pas concrétisé ainsi.

Vendredi 11 octobre, lors de la remise des discussions, la CGT du Mans semble prête au compromis pour en finir au plus vite, puis tout bascule, A. Sainjon, le secrétaire des métallos, arrivant sur les lieux. Le ton monte pour aboutir au rejet des ultimes propositions de la direction le mardi 15 au matin. Dans l'après-midi revirement total, la CGT mancelle décide d'arrêter les frais et même de signer le protocole qu'elle dénonçait quelques heures plus tôt.

Que s'est-il passé ? Les responsables cégétistes se sont rendu compte qu'ils ne sauvaient pas les militants cités devant les tribunaux, d'autant que le dernier carré — 300 grévistes — manifestait sa ferme intention de s'opposer aux CRS.

Peu de temps auparavant, les ouvriers de Choisy avaient cessé l'occupation (437 voix contre 344 et 25 nuls). La veille un vote à main levée laissait déjà poindre des signes évidents de lassitude. Billancourt ne pouvait plus tenir bien longtemps. La perspective d'une évacuation manu militari devenait ici aussi inassumable. Après avoir refusé un protocole semblable à celui du Mans, la CGT Billancourt organise le bouquet final d'abord avec une « belle » manifestation, ensuite avec un scrutin sous contrôle d'huissiers avec présence de l'inspection du travail.

Reste qu'il faudrait voir concrètement les rapports sur le déroulement des opérations car, journalistes et Militants C F D T en ont été écartés !

7 300 ouvriers au 1<sup>er</sup> collège, 6 500 votants potentiels en raison de l'absentéisme habituel ; 2 100 travailleurs ne s'estiment pas concernés par les choix offerts, 2 202 se prononcent pour l'action sous d'autres formes, 1 850 pour la poursuite de l'occupation, il y a 302 blancs et nuls.

En apparence, la CGT reçoit une certaine légitimation : comme le note la presse, la grève n'était pas si minoritaire. Subsiste cependant une ambiguïté malsaine. Ceux qui se reconnaissent dans une occupation par délégation, étaient-ils prêts à se déclarer publiquement grévistes ? En effet la CGT avait demandé à tous de s'inscrire non grévistes auprès de la direction, preuve supplémentaire d'un syndicalisme de la dérobade.

Après cet échec, nul doute que les contradictions à l'oeuvre dans la centrale de Montreuil, vont s'en trouver encore exacerbées !

### Cocktail cégétiste varié

On trouve tout à la CFDT, pour paraphraser le slogan publicitaire d'un grand magasin parisien.

La CFDT du Mans s'inscrit dans le processus de mobilisation des ouvriers sarthois, elle insiste pour que tout le monde vienne s'exprimer lors du débrayage du 8 octobre, tentant par ailleurs de mettre en avant l'emploi. Favorable à une grève reconductible chaque jour, elle ne parvient pas à se faire entendre.

Confrontée à l'amenuisement rapide du rapport de forces, elle exige un autre vote après avoir obtenu l'assurance qu'il n'y aurait pas de sanction dans une telle hypothèse.

Devant le rejet cégétiste, elle décide - non sans tiraillement - de quitter le conflit !

La CFDT Billancourt veut bien s'inscrire, à contre-cœur, dans un mouvement général sur les salaires à condition qu'il soit franchement majoritaire. La parodie démocratique entraîne la rupture immédiate ainsi que l'exigence d'une nouvelle consultation.

L'expression publique devient vivement dénonciatrice... "Manoeuvre politique, bonjour les dégâts !" s'exclame un tract du 16 Octobre.

La CFDT Cléon refuse de rencontrer la CGT seule, elle monte une opération contre-feu, proposant aux 4 autres organisations syndicales présentes localement de lancer des débrayages limités les jours de négociations prévus par la régie Renault fin octobre et courant novembre.

La CFDT Flins estime que les travailleurs de la RNUR sont mis devant leurs responsabilités et qu'ils doivent se déterminer par rapport à l'isolement du Mans. Elle prend à la fois l'initiative de réunions dans les ateliers et celle d'un débrayage commun, sachant parfaitement qu'un revers probable aura un retentissement considérable. Elle décide de ne pas critiquer la CGT tant que des ouvriers se battent, se réservant pour un bilan sans complaisance après coup.

A Douai et Orléans, la CFDT repousse toute action. Quant à la fédération de la métallurgie et à la confédération, nul ne s'étonnera de leurs expressions critiques vis-à-vis du conflit Renault,

y compris durant la phase où la C F D T Mancelle participait à la Lutte.

### Punch patronal

Depuis son entrée en fonction au début de l'année, G. Besse semblait laisser faire, attendant son heure grâce aux erreurs de l'adversaire.

Cette fois, elle inaugure le pointage journalier des non grévistes avec promesse du salaire en contrepartie d'une signature.

Au Mans 5 500 personnes se sont ainsi rendues régulièrement aux lieux prévus. Seul un millier d'ouvriers n'a pas plié. Le directeur de l'usine s'est permis un meeting imposant devant 3 à 4 000 salariés de l'établissement.

Inévitablement, on pense à la Fiat de l'automne 80 avec, cependant, quelques différences notoires. Si la confrontation du Mans n'atteint pas l'intensité dramatique des événements Turinois, par contre la fracture traverse les Ouvriers Sarthois eux-mêmes alors qu'en Italie, le face à face opposait l'ENSEMBLE des Ouvriers à toutes les autres catégories professionnelles.

Dans la foulée, la régie Renault profite du conflit pour conclure sur une prime d'intéressement, basée sur les résultats qualifiés prime que CGT et CGDT rejetaient au Mans depuis septembre 84.

De plus, elle manifeste sa fermeté sur les heures de grève en refusant tout compromis autre que l'étalement des retraits sur plusieurs mois.

A noter au passage que si la CGC et F O rivalisent à Billancourt dans le discours anticommuniste, elles échouent dans une manifestation des non-grévistes. La R.N.U.R. constitue le pôle rassembleur, pas les autres Organisations Syndicales.

### Reconstruire la confiance

On discutera longtemps de l'opportunité d'un conflit chez Renault sur les salaires, en sachant fort bien qu'une entreprise accumulant un milliard de déficit par mois, possède peu de marges de manœuvre.

Il aurait fallu une formidable mobilisation pour obliger l'entreprise à bouger ! Encore les résultats positifs auraient-ils beaucoup plus porté sur la politique salariale - répartition entre les primes et les augmentations générales, partage entre les différentes catégories, structure de la rémunération - que sur l'enveloppe globale.

Est-ce à dire qu'il faut casser la combativité de ceux qui veulent se battre ? Certes non, mais les éléments les plus déterminés ne peuvent se permettre l'économie d'une stratégie consciente : il doit être entendu dès le départ que si l'effet catalyseur ne joue pas, l'arrêt du combat s'impose.

Il est clair qu'un conflit sur le partage du travail, impensable aujourd'hui en raison du scepticisme des travailleurs, aurait pu avoir un tout autre retentissement.

Les organisations syndicales vont maintenant aborder les négociations qui commencent le lundi 21 octobre en position de faiblesse. Or, à travers l'avenir du fonds de régularisation de ressources qui indemnise les jours chômés, la régie Renault compte bien marquer des points décisifs sur sa conception de la flexibilité et donc de l'annualisation des horaires.

Il est peut-être encore trop tôt pour évoquer la fin d'une époque du syndicalisme chez Renault, encore que nous inclinions dans ce sens. Reste que la mort lente d'une forme de lutte des classes ne génère pas forcément d'alternatives.

Pour le moment l'effacement laisse un vide...

Dans les mois à venir l'unité et la confiance se reconstruiront ou ne se reconstruiront pas autour des enjeux concrets sur lesquels il est possible de gagner :

- charge et organisation du travail ;
- formation et évolution professionnelle ;
- contrôle et partage des gains de productivité.

Tout dépend de l'existence de forces capables d'assumer ces enjeux.

## Renault paradoxes

Deux mois après l'échec de la grève, des élections dans plusieurs établissements de la Régie donnent des indications paradoxales sur les réactions des salariés

par Daniel Richter

Après les événements qui ont secoué la Régie Renault et l'échec de la grève du Mans, en octobre dernier, il était intéressant de mesurer les réactions du personnel par rapport aux différentes organisations syndicales.

Plusieurs élections permettent de juger les influences respectives :

— la CGT progresse très nettement dans le collège ouvriers-employés à Sandouville, près du Havre, où elle reprend la majorité au comité d'établissement, et à Cléon, près de Rouen (+ 11 points dans les deux cas) ;

— au centre d'études (Rueil, Lardy...), la CGT perd moins d'un point (tous collèges confondus) et conserve la majorité absolue des exprimés ;

— à Sandouville, la chute concerne, essentiellement, FO ; la CFDT se maintient à des niveaux très faibles, en dessous de 10 % ;

— à Cléon, la CFDT dégringole de sept points, pour atteindre 20 % ;

— au centre d'études, la centrale d'Edmond Maire gagne trois points, surtout aux dépens de FO et de la CGC.

La quasi-stabilité de la CGT à Rueil s'avère d'autant plus significative que les techniciens et les ingénieurs forment l'ossature principale de ce site.

Cléon-Sandouville-Rueil : autant d'unités qui sont restées spectatrices durant le conflit sarthois, précipitant l'issue négative malgré les efforts de l'organisation de M. Krasucki !

Les travailleurs de ces usines n'ont pas voulu suivre le mot d'ordre cégétiste, estimant inutiles des sacrifices supplémentaires,

pour des résultats très aléatoires. Par contre, ils expriment leur confiance, par délégation, à la CGT... « La structure qui tape sur la table a des chances de mieux défendre les intérêts du personnel ! »

Simultanément, une bonne partie des salariés discute, individuellement, avec la direction, sa situation personnelle, espérant ainsi s'en sortir à bon compte !

Les volontaires pour les déplacements inter-usines, ou pour des horaires spéciaux (type VSD - vendredi-samedi-dimanche) dépassent largement les besoins de l'entreprise.

Par contre, la plupart de ces mêmes travailleurs critiquent sévèrement les positions de la confédération CFDT lorsqu'elle veut négocier avec les patrons sur la base de compromis jugés inacceptables, aussi bien la flexibilité que la mobilité !

Mais tant pis si ces travailleurs se plient — par ailleurs chacun pour soi — aux exigences successives de la RNUR.

### Le collectif est lézardé

De tels constats démontrent, à nouveau s'il en était encore besoin, les lézardes du collectif. La CGT recueille des suffrages mais ne parvient pas à mobiliser. Les instances cégétistes veulent traduire en accords les comportements « sauvages » des gens induits par les pressions de la période mais elles n'en tirent aucun bénéfice, bien au contraire !

Quant à la direction, elle précise imperturbablement ses objectifs, avec un formidable chantage à la clé :

« Si les départs volontaires (FNE, ONI, allocations reconversion) ne suffisent pas pour atteindre les effectifs voulus, eh bien ! il y aura entre 1 500 (hypothèse basse) et 4 000 licenciements (hypothèse haute) en 1986 ! ».

Histoire de bien prouver qu'elle ne plaisante pas, la RNUR demande une convention formation-conversion pour 4 000 personnes maximum.

Chacun sait, après Talbot et Citroën, que les formations en question débouchent sur très peu d'emplois.

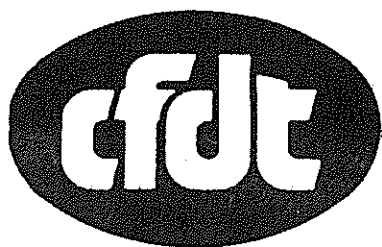
Nul doute qu'après les élections législatives, les convocations vont tomber, éparpillées, disjointes, étalées dans le temps, rendant toute riposte bien difficile, dans la foulée des revers antérieurs...

Par ailleurs, la Régie Renault vient d'obtenir le licenciement, avalisé par l'inspection du travail, de deux militants CGT de Douai et pas n'importe quels militants... tout bonnement le secrétaire du Comité d'établissement et le secrétaire du syndicat.

Malgré les titres dithyrambiques de *l'Humanité*, la CGT — bien que largement majoritaire à Douai — n'a jamais réussi à créer une mobilisation importante contre ces sanctions.

Il était clair — nous l'avions écrit — que les actions spectaculaires menées par les militants, ou les opérations de commandos donneraient, tôt ou tard, prise à la répression !...

Maintenant, la CGT — mais pas seulement elle — tout comme les travailleurs de Renault, sont mis devant leurs responsabilités pour trouver une riposte de masse à la hauteur ; sans elle, la leçon sera évidente !



**RENAULT FLINS**



***ESQUISSE  
D'UNE CHRONOLOGIE SOCIALE  
DE L'U.P.L.***

LES PATRONS DE FLINS

1952-1963

Ancien négociateur des accords "Matignon" en 1936, pour les cadres C G T.

**M. BONIN**

Personnage hors du commun, parfois fantasque, aux colères aussi légendaires que... son coup de fourchette !

Grand amateur des bonnes équipes sportives liées à l'usine.

1963-1965

**M. SIMON**

Longtemps sous-directeur à Flins.

Part, rapidement, diriger l'usine de SANDOUVILLE qui démarre.

1965-1976

Ancien directeur à SIMCA-Poissy.

Après un bref passage à la direction du Personnel de la R.N.U.R. , prend les rênes de Flins.

Meneur d'hommes, à poigne.

**M. GUIRIEC**

Méromane et excellent chanteur, conducteur incontesté de la chorale mise sur pieds, chaque année, pour la Fête de la Saint-Eloi.

Le Mémo confidentiel du 17 Juillet 1969, ainsi que les Courriers au Personnel, lors des conflits de 1973 (publiés dans le tome I de cet ouvrage) découvrent un pan du personnage...

1976-1981

**M. RICHARD**

Directeur de Cléon lorsqu'il est nommé à Flins.

Marque l'empreinte des patrons modernistes ; d'autres disent "libéraux", déjà amorcée quelques temps plus tôt avec le chef du Personnel, M.LAMBERT.

1981-1983

**M. MALAVAS**

Directeur de l'usine de Haren, en Belgique, lorsqu'il vient à Flins.

Forte personnalité directe et franche.

"Victime" des conflits de 1982 et 1983 ?

1983-1985

**M. PACHURA**

Directeur de l'usine de Douai, qui a réussi le lancement des R 9 - R 11 ; vient assumer celui de la SUPERCINQ.

Se veut, inlassablement, volontariste et persuasif.

Victime de l'arrivée du nouveau P.D.G. M.BESSE ?

1985 à ..... ?

**M. BOUGEARD**

Le directeur de l'usine de Sandouville, qui a réussi le lancement de la R 25.

Homme sorti du rang, qui a gravi tous les échelons. Se classerait comme un fonceur pragmatique, aimant les contacts directs sur le terrain.

DATE	EVENEMENT
MAY 1955	<p>liste COMMUNE, aux élections des D.P. (Délégués du Personnel) : F.O./S.I.R. (Syndicat Indépendant RENAULT) qui obtient 29,7% des voix.</p> <p>◊ Le S.I.R. se présentera seul en 1957-58-59 : 5,2% des voix en 1959 puis... disparaît !</p> <p>◊ La C F T C présente une liste, pour la première fois. Elle obtient 11% des voix.</p> <p>◊ La C G T a 59,3% des voix.</p>
MAY 1956	<p>110 Travailleurs, qui empruntent la ligne de cars de Dreux, refusent les augmentations des tarifs de transport et restent chez eux. Succès de l'action.</p>
JUILLET 1956	<p>722 avertissements, suite à deux grèves protestant contre l'insuffisance du montant de la prime de bilan.</p>
AVRIL 1957	<p>Suite à des grèves, 30 Ouvriers sont licenciés, dont 2 Délégués C G T. Parmi eux : le secrétaire du Syndicat - BOUGEARD - Son licenciement est voté par la majorité au C.E. (direction/S.I.R./F.O./C G C).</p>
AUTOMNE 1957	<p>Actions massives sur les transports par cars, pour obtenir une prise en charge financière par la R.N.U.R. Succès.</p>
AVRIL 1959	<p>L'U.O.A. (l'Union Ouvrière Automobile) issue d'une scission F.O. à Billancourt et Flins, présente une liste aux élections D.P. Elle obtient 10,0% des voix, puis 7,9% en Octobre 1960.</p> <p>La réunification avec F.O. intervient en Décembre 1960.</p> <p>L'U.O.A. est considérée comme manipulée par la direction !</p>
OCTOBRE 1959	<p>Licenciement de DESJARDINS : secrétaire de la C G T, secrétaire-adjoint du C.E.</p> <p>Motif invoqué : retards injustifiés.</p> <p>DESJARDINS devait devenir secrétaire du C.E. suite au décès du secrétaire U.O.A.</p> <p>Le C.E. vote contre le licenciement (3 POUR - 6 CONTRE).</p> <p>L'Inspection du Travail autorise le licenciement.</p> <p>La R.N.U.R. sera condamnée à verser des indemnités.</p>

DATE	EVENEMENT
MAI 1960	<p>Licenciement d'un Délégué C G T du Département (Dépt) 64 : BEFFARA, après un débrayage sur les conditions de Travail.</p> <p>Motif invoqué : injures à agent de maîtrise.</p>
FIN AOUT 1960	<p>Diminution des horaires, sans compensation :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◊ De 48 H à 45 H/Hebdomadaire,</li> <li>◊ Retour à 47 H en Aout 1961,</li> <li>◊ Retour à 48 H en Aout 1962.</li> </ul>
OCTOBRE 1960	<p>3.000 licenciements économiques, dont 15 Délégués, sur l'ensemble de la Régie,</p> <p>565 licenciements à Flins puis, dans les mois qui suivent : proposition d'une prime de départ (1.200 F pour un P 1...)</p>
DECEMBRE 1960	<p>La direction obtient la démission de RIARD : trésorier C G T du C.E. - élu Employé,</p> <p>et vote un règlement intérieur du C.E. proposé par F.O.</p> <p>(direction + 2 F.O. + 1 ex U.O.A. + 2 C G C POUR)</p> <p>(4 C G T et 1 C F T C CONTRE).</p>
JANVIER/ FEVRIER 1961	<p>Réorganisation des classifications, après nouvelles études de postes : nombreux déclassements.</p>
21 AVRIL 1961	<p>La direction pousse les cadres et ETAM, de Flins, à répondre au mot d'ordre de grève contre les agissements de l'O.A.S. (putsch d'Alger).</p>
AVRIL/MAI 1961	<p>63 Outils, après des débrayages sur plusieurs semaines pour obtenir 15 F/de l'Heure, signent une pétition indiquant qu'ils ne viendront plus travailler le Samedi en Heures supplémentaires.</p> <p>◊ 18 d'entre eux sont licenciés !</p> <p>Motif invoqué : refus d'un horaire affiché !...</p>
FIN JUIN 1961	<p>Grèves tournantes massives contre la suppression de la prime de bilan.</p> <p>L'usine est lockoutée une journée puis, reprise.</p>
19 AOUT 1961	<p>Grève des peintres.</p> <p>49 Ouvriers licenciés pour non-respect du délai entre "le dépôt des revendications-et la grève".</p> <p>Lettre individuelle de réembauche à ceux qui reconnaissent avoir commis une faute ! 16 licenciés l'ont accepté...</p>

DATE	EVENEMENT
OCTOBRE 1961	<p>Collecte répartie entre 33 pistoletteurs, qui rapporte dans l'usine : 2.353 F.</p> <p>PICARD (C G T) et GUILLOT (C F D T) ont eu droit à un avertissement.</p> <p>La C F T C passe de 15,6% à 26%, aux élections D.P.</p> <p>La C G T : 62,2%</p> <p>F.O. : 11,8%.</p>
JANVIER 1963	<p>Les élections C.E. de 1962 se déroulent, après plusieurs reports.</p> <p>La C G T et la C F T C contestent le siège réservé aux Employés, dans le 1er collège et la répartition des sièges entre les deux collèges.</p> <p>Cette situation avait permis - durant des années - une majorité F.O. - C G C - Indépendants - direction.</p>
MARS 1963	<p>La collecte, pour les mineurs en grève, rapporte plus de 4.000 F !</p>
NOVEMBRE 1963	<p>3 jours de mise à pied au secrétaire C G T (PICARD) après une intervention pour des Travailleurs du Dépt 64.</p> <p>La collecte de Solidarité rapporte 900 F.</p>
FIN 1963/ DEBUT 1964	<p>Des Ouvriers de RENAULT Cléon sont envoyés travailler à Flins.</p>
AVRIL 1964	<p>Le directeur de Flins - M. SIMON - se rend auprès des ETAM du Dépt 68, pour leur rendre une pétition (C G T - C F T C) sur leurs revendications.</p> <p>" C'est la direction ou les Syndicats ! " déclare-t-il !</p>
30 AVRIL 1964	<p>Important débrayage de 3 Heures sur "la Réduction du Temps de Travail".</p> <p>Participation : 33%,</p> <p>Distribution de tracts sur la Nationale 13.</p>
7 OCTOBRE 1964	<p>Au Dépt 64, pétition (C F T C - C G T) contre la charge de Travail.</p> <p>Un agent de maîtrise vole les pétitions !...</p>
SEPTEMBRE/ OCTOBRE 1964	<p>Baisse des Horaires, de 48 H à 44 H - non compensée - à partir de Septembre.</p> <p>Jours chômés en Octobre.</p> <p>Rassemblements de protestation à Mantes - aux Mureaux - à Paris.</p> <p>Meetings aux restaurants.</p>



DATE	EVENEMENT
NOVEMBRE 1964	<p>A la mi-Décembre, retour à 48 H.</p> <p>3 jours de mise à pied contre le secrétaire C G T - PICARD - suite à des interventions contre des sanctions prises à l'encontre de pompiers.</p>
FIN 1964 ?	<p>La direction amène - en C.E. - un représentant Syndical présenté comme U.O.A.</p> <p>La manoeuvre échoue du fait que F.O. avait annoncé - en son temps dans un tract - le retour de l'U.O.A. dans son sein.</p>
JANVIER 1965	<p>Suite aux problèmes du C.E. - restaurants - suppression des jouets - la C F T C obtient 41,8% des voix aux élections C.E. contre 24,6% aux élections D.P. de Mars 1964.</p> <p>◊ La C G T obtient 48,1% des voix.</p>
MARS 1965	<p>F.O. obtient 6,1% des voix aux élections de D.P. et va disparaître, déconsidérée, jusqu'en 1973 !</p>
MAI 1965	<p>Sanctions, sous forme de mutations, contre des retoucheurs qui ont fait grève le 30 Avril.</p>
NOVEMBRE 1965	<p>Mise à pieds de soudeurs, suite à des mouvements de grève, en Tolerie.</p>
JUIN-JUILLET 1966	<p>Grève des caristes (salaires, classifications, charges de Travail, sécurité).</p> <p>La direction les remplace par d'autres Ouvriers et agents de maîtrise.</p>
FEVRIER 1967	<p>Grèves des O.P. - les 12 - 17 - et 24 - à l'appel de la C G T et de la C F T C.</p>
OCTOBRE 1967	<p>Grèves importantes- les 12 - 13 - 16 - et 17 - contre les ordonnances sur la Sécurité Sociale.</p> <p>Rupture de l'Unité Syndicale sur la Manifestation, devant la sous-Préfecture à Mantes.</p>

DATE	EVENEMENT
<u>MAI/JUIN 1968</u>	
Lundi 13 MAI	Meeting de Solidarité avec les étudiants, à MANTES (UNEF-UGE-SNESSUP-CGT-F.O.-CFDT-FEN) : 2.000 participants * 350 Travailleurs de Flins se rendent à la Manifestation à PARIS
Mercredi 15 MAI	Débrayage, dans le cadre de la Métallurgie, à 19 H 15 * 700 à 800 grévistes
Jeudi 16 MAI	Grève et occupation RENAULT Flins (débrayage d'une Heure, à l'appel des Syndicats pour informer sur la situation à Cléon) Après A.G. défilé dans les ateliers. 14 H. : grève générale.
Vendredi 17 MAI	Meeting avec 9.000 Travailleurs. La direction essaie d'empêcher les cars de repartir. P. ROUSSELIN (secrétaire de la section CFDT) refuse de se rendre immédiatement à SIMCA-CHRYSLER.
NUIT DU 18 AU 19 MAI	Petit Bal, organisé par les occupants.
Lundi 20 MAI	Meeting à 8 H 30 : 9.000 Participants, Intervention C F D T "MIEUX VIVRE", Représentation de variétés, avec le chanteur C. VINCI. Meeting aux Mureaux, à 10 H 30 5.000 grévistes (RENAULT-LE PROFIT-SCAN) Intervention C F D T "VIVRE LIBRE EN TRAVAIL-LANT OU MOURIR EN COMBATTANT" "LES REVENDICATIONS QUANTITATIVES NE SUFFISENT PAS". Intervention C G T : Abroger ordonnances Sécurité Sociale, Rédaction d'un tract Syndical destiné aux Ouvriers de CHRYSLER (initiative RENAULT)
Mardi 21 MAI	La direction assure un acompte sur la paie, pour les Travailleurs. Séance de variétés, l'après-midi.
Vendredi 24 MAI	La C F D T RENAULT Flins fait connaître le malaise qu'elle éprouve face aux Manifestations organisées par la SEULE C G T ! * 2.500 participants à MANTES. Réunion des Militants C F D T, sur les changements profonds de Démocratie et de Liberté.

DATE	EVENEMENT
LUNDI 27 MAI	<p>Distribution d'un tract C F D T aux agents de maîtrise et cadres, sur l'Humanisation du Travail.</p> <p>Rencontre C G T - C F D T avec la C G C, sur les revendications du 2ème collègue.</p> <p>Rassemblement au stade CHARLETY</p> <p>Peu de monde à Flins.</p> <p>Les transporteurs ont du mal à se procurer du gazole.</p> <p>La direction s'inquiète pour pièces M.P.R.</p> <p>Réponse des Syndicats, comme pour la livraison des véhicules finis : "Pas d'assouplissement sans garanties de négociations",</p> <p>Appréciation défavorable sur discussions avec le gouvernement.</p>
MARDI 28 MAI	<p>La C F D T pose des préalables à l'ouverture de discussions avec la direction :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* discussion avec tout le groupe RENAULT (filiales comprises) ,</li> <li>* changement des représentants de la direction Sociale,</li> <li>* suppression des abattements économiques,</li> <li>* primes de vacances garanties,</li> <li>* discussions durant la grève.</li> </ul>
VENDREDI 31 MAI	<p>Appel du Comité de grève à participer aux piquets de grève,</p> <p>Démenti du Comité sur une éventuelle reprise du Travail, le 4 Juin.</p> <p>Négociations non commencées chez RENAULT,</p> <p>Elections législatives les 23 et 30 Juin, annoncées.</p>
LUNDI 3 JUIN	<p>Annonce d'un débat public avec SAUVAGEOT et GEISMAR, qui ne viendront pas !</p> <p>Meeting avec des Militants de l'UNEF et SNESSUP. Plusieurs centaines de participants,</p> <p>Création d'un Comité d'action populaire.</p> <p>Meeting anti-reprise, à 19 H, à RENAULT Flins. DUGAGE (secrétaire du Syndicat C G T) et ROUSSELIN, prennent la parole.</p> <p>Plusieurs centaines de participants.</p>
MARDI 4 JUIN	<p>La direction installe des urnes, à 4 H du matin et met des barrières pour canaliser les arrivants vers l'aquarium.</p> <p>Des Ouvriers renversent et déplacent les barrières. .../...</p>

DATE	EVENEMENT
	<p>La direction distribue une Note sur l'application des accords de Grenelle et des bulletins de vote.</p> <p>Des Ouvriers s'aperçoivent qu'il y a déjà des bulletins dans les urnes (ce sont les mensuels qui ont déjà voté !) Les urnes sont enlevées et brûlées.</p> <p>MEETING DEVANT 4.000 TRAVAILLEURS :</p> <p>* ROUSSELIN :</p> <p>"Lutter jusqu'à la victoire. Ne pas céder à la campagne d'intoxication nationale..."</p> <p>" Revendications de mieux vivre, démocratie et liberté Syndicale dans l'entreprise, - commissions paritaires sur le contrôle des cadences, la sécurité, etc..."</p> <p>" Les élections politiques ne régleront pas tout... Pas de consultation directe des Travailleurs avant l'aboutissement des négociations engagées..."</p> <p>" Nous pourrions encore manger des patates pendant des jours et nous ne céderons pas !... "</p>
<p>NUIT DU MERCREDI 5 AU JEUDI 6 JUIN</p>	<p>Les forces de l'ordre occupent RENAULT Flins : 1.000 hommes en place dès une heure du matin. Interviennent à 3 H !</p>
<p>JEUDI 6 JUIN</p>	<p>La direction remet en route le M.P.R.</p> <p>Aux Mureaux : Premier meeting de protestation à 9 H : plusieurs centaines de participants, Deuxième meeting à 14 H 30 : 4.000 participants,</p> <p>La C G T est huée, aux cris de "UNITE,UNITE".</p> <p>Manifestation C F D T à PARIS, devant la Chambre patronale de l'industrie Automobile, à 17 H. Soutien des étudiants.</p>
<p>VENDREDI 7 JUIN</p>	<p>Etudiants et Ouvriers demandent aux rares qui arrivent en cars, de ne pas reprendre le Travail,</p> <p>Meeting place de l'Etoile (à Elisabethville) : 5.000 personnes.</p> <p>L'orateur C F D T "félicite les Camarades étudiants qui mènent, avec les Travailleurs, un seul et même combat."</p> <p>Prise de parole de GEISSMAR et d'un Militant du "Mouvement du 22 Mars"</p> <p>Violentes échauffourées, toute la journée.</p>
<p>SAMEDI 8 JUIN</p>	<p>Meeting à 10 H 30 parc de Becheville (Les Mureaux) : 3.000 participants,</p>

DATE	EVENEMENT
<p>DIMANCHE 9 JUIN</p>	<p>16 H : pl. de la libération aux Mureaux (meeting) - Problème de la prise de parole des étudiants !</p> <p>Meeting à 17 H Pl. de la mairie (les Mureaux) des Syndicalistes "prolétariens" de la CGT : 500 participants.</p>
<p>LUNDI 10 JUIN</p>	<p>Noyade de Gilles TAUTIN (17 ans) à Meulan.</p> <p>Pneus crevés par la police sur la place de la mairie,</p> <p>Chasse aux étudiants dans Les Mureaux (épisode du parc J.Vauzelle)</p> <p>Meeting à 18 H, au parc de Becheville : 3.000 participants, Minute de silence.</p> <p>Quelques centaines de Travailleurs reprennent le Travail - à Flins - mais sont renvoyés, peu de temps après, par la direction !</p> <p>La direction convoque ROUSSELIN et DUGAGE.</p>
<p>MARDI 11 JUIN</p>	<p>Meeting au parc de Becheville (CGT-CFDT-UNEF) : 2.000 participants,</p> <p>Réoccupation de l'usine, à la faveur de l'en- trée de ceux qui sont susceptibles de travail- ler,</p> <p>ROUSSELIN dissuade les Ouvriers de rester la nuit dans l'usine,</p> <p>Les forces de l'ordre encerclent l'usine !</p> <p>Convocation des Travailleurs, pour le lendemain à 5 H 15 et 6 H 30,</p> <p>22 H : la direction annonce qu'elle ferme l'usine.</p>
<p>MERCREDI 12 JUIN</p>	<p>Meeting devant l'usine,</p>
<p>VENDREDI 14 JUIN</p>	<p>Meeting devant l'usine, pour rendre compte des discussions avec la régie : 500 participants.</p>
<p>LUNDI 17 JUIN</p>	<p>VOTE "POUR CONTINUER LA GREVE" :</p> <p>OUI : 3456 - 42%</p> <p>NON : 4811 - 58%.</p>
<p>MARDI 18 JUIN</p>	<p>Reprise du Travail.</p>
<p>MERCREDI 19 JUIN</p>	<p>Plusieurs "contrats provisoires" étant congédiés, un débrayage est décidé à l'initiative de la C F D T, en commun avec la C G T, pour 16 H, Plusieurs centaines de grévistes, Tentative de fermer les portes et de réoccuper l'usine, qui échoue, La direction a "armé" et casqué des agents de maîtrise, cadres et ouvriers de l'Electrolyse, pour s'opposer à une éventuelle occupation.</p>

DATE	EVENEMENT
Décembre 68	Passage de l'usine en équipes 2 x 8
24-28 JUIN 1970	Les décrocheurs et pistoletteurs des chaînes Peinture du M P R, effectuent 30 H de grève, sur les clasifications.
24-29 SEPTEMBRE 1970	<p>Les Travailleurs de l'Electrolyse font grève pour une classe supplémentaire et sur les conditions de Travail,</p> <p>◊ 60 avertissements avec mises à pied, dont 10 Délégués,</p> <p>◊ Mutation d'un Délégué O.P. C F D T ,</p> <p>◊ Divergences C G T - C F D T, sur la poursuite de l'action</p>
2-3 FEVRIER 71	<p>Importants débrayages (3.000 Travailleurs) dans le cadre de la discussion des accords RENAULT,</p> <p>Rupture C G T - C F D T sur la continuation, Licenciement d'un animateur de la Base Ouvrière : Henri de Choiseul Praslin, accusé d'avoir fermé les grilles.</p>
FEVRIER 1971	Pour la première fois depuis la création de l'usine, la C G T obtient la majorité absolue des Elus, aux élections du C.E.
MARS 1971	La Cour de cassation confirme le jugement du 17 Janvier 1969, condamnant la R.N.U.R. à payer 2,0026% de la masse salariale au C.E.
AVRIL 1971	<p>Elections D.P.</p> <p>L'augmentation des effectifs de l'usine, l'arrivée massive des Immigrés, le qualificatif de "gauchiste" amenuisent l'influence C F D T:</p> <p>* C F D T 36,9%</p> <p>* C G T 63,1%</p>
DEBUT AVRIL/ 25 MAI 1971	<p>Grève de 82 O.S. du F.F. au Mans pour une classe supplémentaire,</p> <p>Occupation des usines du Mans (30 Avril) et de Billancourt (7 Mai). Echec de l'extension à Flins, malgré des débrayages importants,</p> <p>Pendant le lockout, bagarre entre maîtrise et ouvriers, aux portes de l'U.P.L.</p>
JANVIER/FEVR./ MARS 1972	<p>Débrayages successifs et importants :</p> <p>◊ des soudeurs portières R 12,</p> <p>◊ des retoucheurs Tolerie,</p> <p>◊ des carroussels sièges,</p> <p>◊ des caristes,</p> <p>sur les classifications</p>

DATE	EVENEMENT
22-29 JUIN 1972	<p>650 O.P. en grève illimitée, pour l'égalité avec les nouveaux coefficients attribués aux régleurs,</p> <p>Grève identique à Cléon et Sandouville,</p> <p>Divergences C G T - C F D T sur la reprise du Travail.</p>
9-23 OCTOBRE 1972	<p>19 Travailleurs de la mise en T M du C K D, font 2 semaines de grève illimitée sur les classifications,</p> <p>Ils obtiennent satisfaction, pour eux, et par extension : pour 300 Travailleurs du C K D.</p>
3-20 NOVEMBRE 1972	<p>Les "perfos" du M P R se joignent à une grève démarrée le 27 Octobre à Billancourt et Argenteuil, sur les classifications.</p> <p>Solution d'attente, avec augmentations de salaires,</p> <p>Collecte dans l'usine.</p>
13-16 NOVEMBRE 1972	<p>9 magasiniers approvisionneurs de chaînes en O.A. font 4 jours de grève sur les classifications,</p> <p>Ils obtiennent satisfaction et par extension, pour 179 autres magasiniers,</p> <p>Collecte auprès des magasiniers.</p>
8-19 JANVIER 1973	<p>Grève illimitée des chauffeurs de loco-tracteurs et accrocheurs d'aiguilleurs de wagons, sur les classifications.</p>
29 MARS-9 AVRIL 1973	<p>380 O.S. des Presses, en grève à Billancourt depuis le 21 Mars, pour le P 1 F,</p> <p>600 O.S. des Presses de Flins, et 300 de Sandouville se joignent à eux,</p> <p>Affrontements "ouvriers-maîtrise" à Flins : un licenciement.</p> <p>Solution d'attente avec augmentation de salaires.</p>
11 - 25 AVRIL 1973	<p>2.000 O.S. de Sellerie et R 5 Tôlerie : en grève illimitée pour la classe 9 maxi. et le P 1 F pour les travaux pénibles,</p> <p>Lockout à partir du 17 Avril,</p> <p>24 licenciements, dont un Délégué C F D T et 2 animateurs "du Comité de lutte",</p> <p>Divergences C F D T/C G T sur occupation de l'usine.</p>
MAI 1973	<p>Elections D.P. :</p> <p>* C F D T : 42,5%,</p> <p>* C G T : 37,5%. .../...</p>

DATE	EVENEMENT
	<p>CFDT et CGT obtiennent l'annulation des élections, en fonction de la loi antiraciste : les Immigrés n'ont pas été élus car rayés par une minorité.</p> <p>Ce jugement sera cassé par la Cour de cassation.</p>
JUILLET 1973	<p>Sur plainte de la C F D T , condamnation du directeur et du chef du Personnel, pour une note réglementant le mandat des Délégués (délit d'entrave).</p>
OCTOBRE 1973	<p>Nouvelles élections D.P. :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* C F D T : 31,8%,</li> <li>* C G T : 55,6%,</li> <li>* F O (réapparu) : 12,6%.</li> </ul>
16-19 JUILLET 1974	<p>Suite à une bagarre entre un Travailleur et une Travailleuse, 60 Ouvriers maghrébins du CKD font une grève illimitée pour que leur Camarade ne soit pas muté.</p>
NOVEMBRE 1974	<p>Suite aux actions en justice - engagées concernant les minorations sur prime, consécutives à la grève nationale du 6 Décembre 1972 - la direction supprime les minorations de 20%, par tranches de 9 H de grève, sur les primes.</p>
DECEMBRE 1974	<p>4 jours chômés en fin d'année, compte tenu du marché Automobile.</p>
7 DECEMBRE 1974 9 FEVRIER 1975	<p>Dès la mi-Novembre, est engagée au CKD, une action contre les Samedis travaillés, pour les 40 H en 5 jours,</p> <p>∅ Tous les Samedis, débrayage avec défilés sur toute l'usine, de plusieurs centaines de Travail leurs,</p> <p>∅ La semaine en 5 jours - avec allongement des autres journées - est "imposée" par la direction à la faveur d'une réduction d'horaires, en Octobre 1975.</p>
18-24 FEVRIER 1975	<p>Grève illimitée des O.P. des Presses, pour l'obtention de la prime "risques Santé" accordée aux O.S. Presses, après une grève des O.S. Presses au Mans,</p> <p>* Succès des O.P.</p>
10-15 AVRIL 1975	<p>La grève de l'enthousiasme - des O.S. du Mans - entraîne des lockouts et diminutions d'horaires, dans toutes les usines dont Flins,</p> <p>A Flins, les grèves des caristes - soudeurs - pistoletteurs - qui ont éclaté au début de la période, ne durent pas,</p> <p>Echec des tentatives d'extension de la grève du Mans à Flins.</p>



DATE	EVENEMENT
25-29 JUILLET 1975	Grève des Ouvriers des portes R 5, sur cadences et temps de repos.
3 AOUT 1975	<p>Un Boeing 707 s'écrase à AGADIR : 188 victimes, dont 78 Travailleurs de Flins et 5 de Billancourt.</p> <p>La collecte de solidarité, dans l'usine, se monte à 25.717 F.</p>
NOVEMBRE 75 - JANVIER 76	<p>Les O.P. de l'entretien agissent par séries de grèves, programmées chaque semaine par secteur, sur l'indemnisation du transport le Samedi et 20 points de plus pour chaque coefficient.</p> <p>Divergences C F D T/C G T sur la poursuite de l'action....</p>
12 - 13 NOVEMBRE 1975	<p>A l'ouverture d'un nouveau restaurant, la direction veut avancer d'¼ d'H. l'horaire des repas, pour les équipes.</p> <p>La C F D T appelle à respecter les anciens horaires. Le mouvement est largement suivi dans plusieurs départements.</p> <p>La direction cède, dès le 2ème jour !</p>
2 - 11 DECEMBRE 1975	Plusieurs centaines de Travailleurs du M P R débrayent, successivement - 36 H au total - pour le P 1 et le retrait d'une sanction à un Délégué C G T.
DECEMBRE 75 - JANVIER 1976	<p>La C G T tente de licencier le responsable du service Loisirs du C.E. - Militant C F D T - sous prétexte "de sabotage de la Fête de l'Aid El Kebir".</p> <p>Elle échoue !</p>
16 - 21 AVRIL 1976	<p>Grève de 700 Travailleurs, en grande majorité Africains noirs - à l'appel de la C F D T - pour l'obtention de 2 mois de congés sans solde.</p> <p>La direction reconnaît la possibilité de partir 2 mois en congés sans solde pour les Africains noirs.</p>
MAI 1976	<p>Consultation C F D T sur les augmentations de salaires :</p> <p>* Sur 3.528 réponses :</p> <p>* 2.601 (77%) se prononcent pour une augmentation uniforme de 300 F.</p> <p>ELECTIONS D.P. :</p> <p>* C F D T : 40,8%, * C G T : 46,2% * F O : 13,6%</p> <p>La C G T a éliminé ses Militants membres de "Lutte Ouvrière".</p>

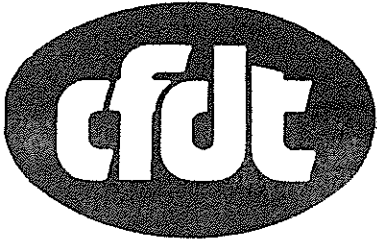
DATE	EVENEMENT
10-28 JUIN 76	<p>160 Travailleurs du Centre-livreur en grève illimitée, pour une classe supplémentaire, pour TOUS,</p> <p>Ø Huissier présent pour noter entraves à la liberté du Travail ; porte plainte contre un Délégué C F D T qui sera condamné à une amende pour injures,</p> <p>Divergences CFDT-CGT sur l'extension du conflit.</p> <p>Collecte "solidarité" qui rapporte 5.620 F, dont 3.116 F par la CFDT.</p>
25 - 30 NOVEMBRE 1976	<p>A l'appel de la C F D T, grève d'une partie des serveuses et cuisiniers des restaurants gérés par le C.E. contre le renvoi de 10 Travailleurs sous contrats provisoires,</p> <p>* Succès partiel.</p>
7 - 19 JANVIER 1977	<p>Au M P R : grève des chargeurs quai route, du quai Fer, des expédition Télégrammes, des caristes, sur les classifications.</p>
FEVRIER 1977	<p>Elections C.E. :</p> <p>* C G T</p> <p>* C F D T</p> <p>* à égalité des voix : 44% et des sièges.</p> <p>Un secrétaire C F D T du C.E. est élu par les seuls Délégués C F D T.</p>
MAI 1977	<p>Crise des restaurants :</p> <p>Ø 1,8 milliard A.F. de déficits accumulés depuis 1973 !</p> <p>La banque du C.E. bloque les paiements</p> <p>La C F D T est mise en minorité sur sa position "passage des restaurants à la direction" par CGT - F O - CGC, démissionne du secrétariat.</p>
DECEMBRE 1977- JANVIER 1978	<p>La majorité du C.E. (C G T - C G C - F O) licencie une équipe de moniteurs et la directrice du centre aéré de Vetheuil,</p> <p>Une plainte auprès de "JEUNESSE ET SPORTS" n'a pas de suite.</p> <p>Après un procès perdu, le C.E. réintègrera la directrice, 10 mois plus tard.</p>
26 AVRIL - 12 MAI 1978	<p>130 O.S. des Carroussels-sièges, en grève illimitée pour le P 1.</p> <p>Echec de l'extension.</p> <p>Collecte de Solidarité CFDT : 1.209.000 A.F.</p> <p>Production assurée ailleurs (fournisseurs extérieurs et atelier de fortune R.N.U.R.)</p>

DATE	EVENEMENT
19 MAI - 27 JUIN 1978	<p>550 O.S. des Presses en grève illimitée, pour le P 1,</p> <p>Echec de l'extension dans l'usine, malgré plusieurs débrayages,</p> <p>Affrontements "ouvriers/maitrise",</p> <p>Occupation de l'atelier,</p> <p>2 expulsions par la police,</p> <p>Lockout de l'usine,</p> <p>45 licenciements !</p>
OCTOBRE - NOVEMBRE 1978	<p>Crise des restaurants :</p> <p>3 milliards d'A.F. de déficit.</p> <p>CGT-CGC-F O, n'ont pu redresser la situation !</p> <p>L'unanimité du C.E. est exigée pour "l'abandon de la gestion des restaurants et l'emprunt nécessaire pour rembourser les dettes",</p> <p>Grève du Personnel des restaurants, durant un mois, pour que BOREL - nouveau gestionnaire - garantisse les avantages acquis.</p>
DECEMBRE 1978	<p>1.529 intérimaires, en moyenne, chaque jour, durant l'année 1978,</p> <p>67 licenciements pour "maladie" - "absences répétées perturbant la production" en 1978.</p>
FEVRIER 1979	<p>Elections C.E. :</p> <p>* C F D T : 33,6%,</p> <p>* C G T : 54,8%,</p> <p>* F O : 11,6%</p>
4-9 OCTOBRE 79	<p>Les Ouvriers d'une chaîne Sellerie débrayent, par surprise, 1 heure par jour, contre la charge de Travail. La chaîne est arrêtée durant ces actions.</p>
OCTOBRE-NOVEM- BRE 1979	<p>Les O.P. de plusieurs secteurs débrayent tant que les représentants d'un cabinet d'analyses du Travail - la S M I - restent dans l'atelier.</p>
DECEMBRE 1979	<p>1.292 intérimaires, en moyenne chaque jour - durant l'année 1979,</p> <p>108 licenciements pour "maladie" en 1979.</p>
DECEMBRE 79	<p>Aux élections prud'hommales - dans la section Industrie sur Flins - la C G T obtient 47,7% des voix, la C F D T 32,3%, F O : 8,9%.</p>
1980	<p>Appel C F D T-C G T - sur l'ensemble de l'usine - dans le cadre des discussions des accords RENAULT et des mesures annoncées sur la Sécurité Sociale. .../...</p>

DATE	EVENEMENT
	<p>* 15 AVRIL 1980            1.137 GREVISTES    7,5%</p> <p>24 " "                    911                    5,9%</p> <p>13 MAI "                    952                    6,1%</p> <p>23 " "                    1.434                  9,8%</p> <p>5 JUIN "                    693                    4,7%</p>
NOVEMBRE - DECEMBRE 1980	<p>Les O.P. du Garage - soutenus par ceux du R.A. - refusent, en débrayant, la présence de la S M I dans l'atelier.</p> <p>Un Délégué C F D T se voit infliger 5 jours de mise à pied pour "usage" de gaz lacrymogène.</p>
DECEMBRE 1980	<p>1.536 intérimaires, en moyenne chaque jour, durant l'année 1980,</p> <p>80 licenciements pour "maladie" en 1980.</p>
FEVRIER 1981	<p>Aux élections du C.E. la C G T confirme sa position majoritaire dans le 1er collège.</p> <p>* AU TOTAL, nouvelle composition du C.E. :</p> <p>* 5 C G T,</p> <p>* 4 C F D T,</p> <p>* 2 C G C.</p> <p>La C G T continue de gérer le C.E.</p>
MAI 1981	<p>Effets du contexte politique ? La C F D T regagne 4,6% des voix dans le premier collège et surtout, 8,7% dans le second, aux élections D.P.</p>
OCTOBRE 1981	<p>En soutien aux grèves de Billancourt, appel commun C F D T / C G T :</p> <p>* le 15 Octobre : 1.249 grévistes,</p> <p>* le 22 " : 623 "</p>
DECEMBRE 1981	<p>Le directeur de l'usine de Flins devenant responsable du Personnel de la R.N.U.R. , il est remplacé par M. MALAVAS.</p>
DECEMBRE 1981	<p>739 départs en 1981, par convention F.N.E.</p>
JANVIER - AVRIL 1982	<p>Conflit des Ouvriers Professionnels (16 actions ponctuelles) ,</p>
31 MARS - 8 AVRIL 82	<p>Conflit des caristes.</p>
8 - 29 AVRIL 82	<p>Conflit des Ouvriers Spécialisés.</p>
MAI 1982	<p>La C F D T passe devant la C G T aux élections des Délégués du Personnel (1er collège) (47,8% contre 43,6%) mais recule dans le 2ème collège (- 5%).</p>

DATE	EVENEMENT
DECEMBRE 1982	<p>La C G T devance, légèrement, la C F D T aux élections prud'homales, dans la section Industrie (37,9% contre 37,2%)</p> <p>(F.O. : 7,8% - CGC : 7,5% - CFTC : 4,5%)</p>
DECEMBRE 1982	<p>645 départs, dans le cadre d'un contrat de Solidarité, en 1982, 572 embauches.</p>
6-28 JANVIER 1983	<p>Grève des peintres, du Centre Livreur et de l'Electrolyse.</p>
31 JANVIER - 7 FEVRIER 83	<p>Grève de la Tolerie R 5, sur le paiement des jours de lockout.</p>
FEVRIER 1983	<p>La C F D T devance la C G T aux élections du C.F.</p>
FEVRIER 1983	<p>Procédure de licenciement contre 3 Délégués du Personnel C F D T pour des actes commis durant les grèves.</p> <p>Les licenciements deviendront "mises à pied" et mutations.</p>
MARS 1983	<p>Paul ROUSSELIN devient secrétaire du Comité d'Etablissement</p> <p>Les 4 Organisations Syndicales participent au bureau du C.E.</p> <p>Fin 82, le déséquilibre financier du C.E. serait de 7 millions de F, selon les comptes présentés par le directeur des services Sociaux,</p> <p>Des emprunts seront effectués en conséquence.</p>
SEPTEMBRE 1983	<p>M.PACHURA - directeur de DOUAI - remplace M. MALAVAS.</p>
OCTOBRE 1983	<p>Il apparait que le déséquilibre financier du C.F. - au 31 Décembre 82 - dépassait le milliard de centimes</p> <p>Une expertise comptable est déclenchée.</p>
FEVRIER 1984	<p>L'expertise comptable laisse apparaitre que le déséquilibre financier du C.E. - au 31 Décembre 82 - avoisinait les 3 milliards de centimes</p> <p>Un nouveau montage financier doit être discuté avec la R.N.U.R. , avec révision des budgets.</p>
MARS 1984	<p>Aux élections du Conseil d'administration, la C G T devance la C F D T à Flins (35,3% contre 34,7%)</p> <p>(F.O. : 14,2% - C G C : 8,9% - CFTC/CGC : 6,9%)</p>

DATE	EVENEMENT
JUILLET 1984	<p>Accord dit "FLINS PLUS" établissant une prime liée - entr'autres - aux résultats Qualité de l'usine :</p> <p>* La CGT - F.O. - et la CGC sont signataires, * Non la CFDT !</p>
DECEMBRE 1984	867 départs en convention F.N.E. durant l'année 1984.
FEVRIER 1985	<p>Aux élections du C.E. , la C G T devance nettement la C F D T dans le 1er collège,</p> <p>Au total, la CGT a 6 sièges - la CFDT : 5 - la CGC : 3 - et F.O. : 1 -</p> <p>La C G T refusant le montage financier débattu avec la R.N.U.R. une majorité "CFDT - CGC - F.O" se forme avec un secrétaire C F D T.</p>
AVRIL 1985	<p>Accord sur le travail en "V.S.D." (Vendredi/Samedi/Dimanche) à Flins.</p> <p>La CFDT - la CGC - et F.O. sont signataires, La CGT : NON.</p>
MAY 1985	Echec à Flins - dans le cadre de la journée d'action CGT le 10 Mai - d'un débrayage à l'appel de la C G T et de la C F D T.
JUILLET 1985	M.PACHURA quittant la Régie RENAULT, M. BOUGEARD - directeur de Sandouville - le remplace.
AOUT 1985	La C G T revendique le déboulonnage de rails à Flins, pour empêcher un éventuel transfert de machines vers les usines espagnoles de la R.N.U.R.
OCTOBRE 1985	Echec, à Flins, du débrayage à l'appel de la CGT et de la CFDT, en soutien de la grève du Mans.
DECEMBRE 1985	<p>En 1985 :</p> <p>◊ 950 Travailleurs sont partis en F.N.E.  ◊ 450 " " " par convention O.N.I.  ◊ 250 " " " par allocation-conversion</p>



RENAULT FLINS



*RESULTATS  
DES  
ELECTIONS  
A  
RENAULT FLINS*



*LES RESULTATS D'ELECTIONS SONT  
DONNES A PARTIR DES ELEMENTS FOURNIS  
PAR LES ARCHIVES C F D T.  
ILS SONT PLUS OU MOINS COMPLETS,  
SUIVANT LES CAS.*

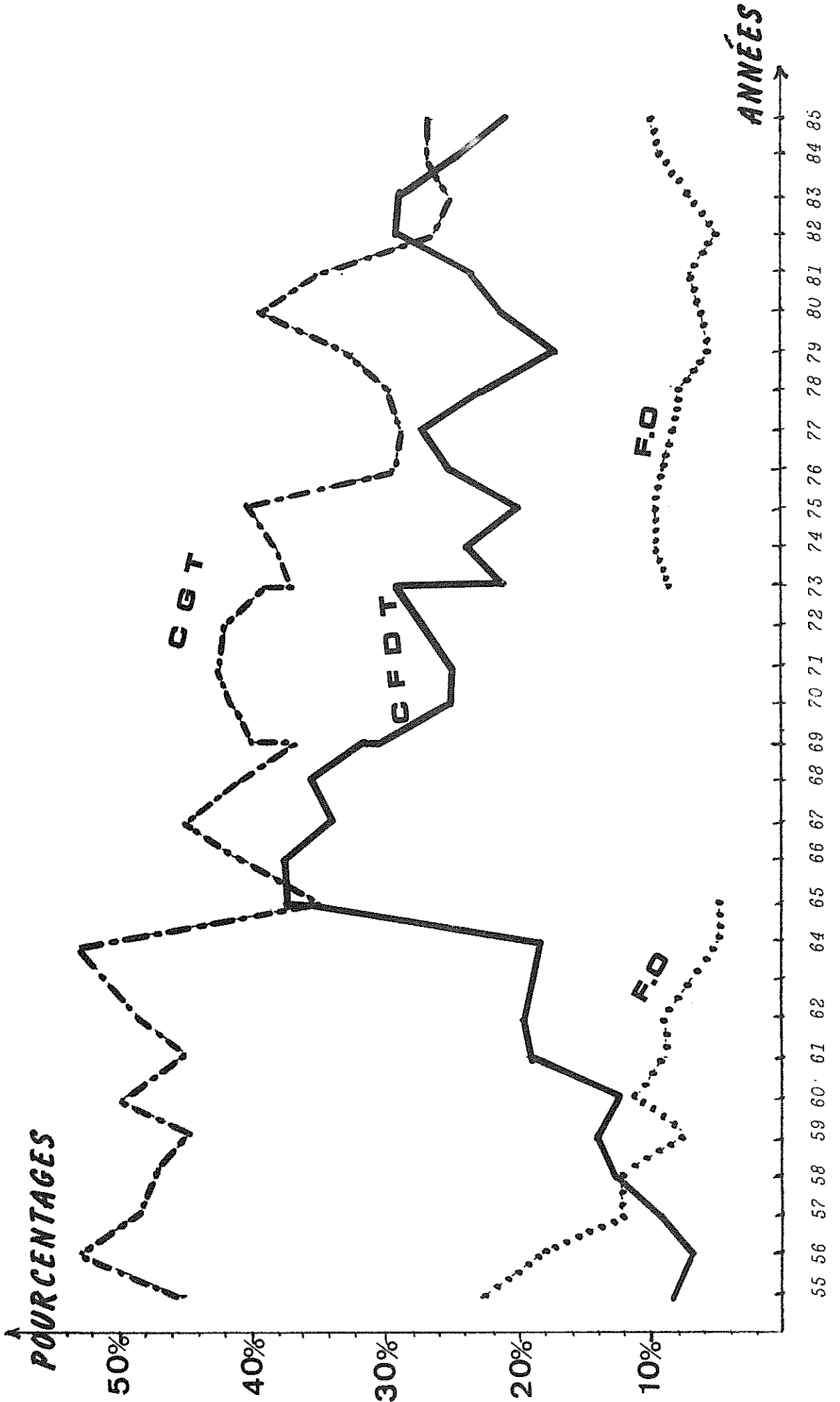








# ELECTIONS D.P. 1<sup>ER</sup> COLLEGE (% PAR RAPPORT AUX INSCRITS)



# ELECTION DP 2 EME COLLEGE

	OCTOBRE 1961	DECEMBRE 1962	MARS 1964	MARS 1965	MARS 1966	MARS 1967
<b>INSCRITS VOTANTS ABSTENTIONS BLANCS ET NULS EXPRIMES</b>	-	-	329	206	294	343
	169	197	104	-	-	-
	256	253	204	345	311	311
	39,8%	43,8%	16,3%	37,4%	48,6%	52,4%
60,2%	56,2%	31,9%	62,6%	51,4%	47,6%	
CFDT						
CGT						
FO						
CGC						
	MARS 1968	MARS 1969	AVRIL, 1970	AVRIL 1971	AVRIL 1972	MAI 1973
<b>INSCRITS VOTANTS ABSTENTIONS BLANCS ET NULS EXPRIMES</b>	809	921	1.218	1.344	1.495	1.678
	724	747	966	1.116	1.304	1.306
	85	174	252	228	196	372
	46	71	77	74	88	160
678	676	889	1.042	1.216	1.146	
272	163	226	188	216	192	
201	224	326	447	474	319	
205	289	333	407	521	635	
30,1%	42,3%	37,9%	39,1%	43,0%	55,4%	
10,5%	18,9%	20,7%	20,4%	13,1%	22,2%	
5,7%	7,7%	8,2%	6,6%	5,9%	9,5%	
40,1%	24,1%	25,4%	18,0%	17,8%	16,8%	
29,7%	33,1%	36,7%	42,9%	39,2%	27,9%	
CFDT						
CGT						
FO						
CGC						











# SOMMAIRE

	Page :
* GRIGNOTAGE DES ACQUIS OU PROGRES SOCIAL ? L'exemple des classifications Ouvrières chez RENAULT (C F D T RENAULT Flins)	1
* PRINTEMPS 1982 : Devant le ras-le-bol des Ouvriers, la Régie a cédé (C F D T RENAULT Flins)	16
* LES TRAVAILLEURS IMMIGRES DANS L'INDUSTRIE AUTOMOBILE : (MIGRANTS Creteil-N° 6)	135
* LA REVOLTE DES O.S. DE L'AUTOMOBILE (LUTTES - N° 12)	138
* A LA RECHERCHE DE L'INTEGRISME CHIITE (MIGRANTS Creteil - N° 11)	146
* REFLEXIONS AUTOUR D'UN CONFLIT RENAULT Flins - 6 Janvier/7 Février 83 (QUE FAIRE AUJOURD'HUI ? - N° 22)	149
* COMMENT LES IMMIGRES BOUGENT A FLINS ( QUE FAIRE AUJOURD'HUI ? - N° 22)	154
* A FLINS "A LA RECHERCHE DE L'INTEGRISME CHIITE" (CRITIQUE SOCIALISTE - N° 47)	158

...../.....

## SOMMAIRE (SUITE)

* 18 MOIS DE CONFLITS A LA CHAINE (TRAVAIL - N° 2 - 3)	162
* TALBOT POISSY : VERS UNE EPREUVE DE FORCES SUR L'EMPLOI (ALTERNATIVE SYNDICALE - N° 0)	190
* TALBOT : UN SURSIS TROMPEUR (ALTERNATIVE SYNDICALE - N° 1)	193
* TALBOT : ENTRE FRACTURE ET RECOMPOSITION DU CHAMP SOCIAL (ALTERNATIVE SYNDICALE - N° 2)	195
* TALBOT : ENTRE LA DECEPTION, L'INQUIETUDE ET L'EVIDENCE (ALTERNATIVE SYNDICALE - N° 3)	205
* AUTOMOBILE : LA RESTRUCTURATION SUR LES CHAPEAUX DE ROUES (LUTTER - N° 7)	208
* TALBOT : UNE STRATEGIE CONTESTABLE (EL BADIL - N° 10)	212
* TALBOT - CITROEN - RENAULT : LES 35 HEURES OU LA GUERRE DE TROIS N'AURA PAS LIEU !	216
* RENAULT APRES CITROEN ET TALBOT ? OU LA GUERRE DE TROIS N'AURA PAS LIEU (AUTOGESTION, L'ALTERNATIVE)	221
* SOCIETE DU SPECTACLE ? OU LES STRATEGIES SYNDICALES CHEZ RENAULT (AUTOGESTION, L'ALTERNATIVE)	223
* RENAULT, ANALYSE D'UN ECHEC (AUTOGESTION, L'ALTERNATIVE)	225
* RENAULT PARADOXES (AUTOGESTION, L'ALTERNATIVE - N° 119-Janvier 86)	228
* ESQUISSE D'UNE CHRONOLOGIE SOCIALE DE L'U.P.L.	229
* RESULTATS DES ELECTIONS à RENAULT FLINS	248

**LA MAQUETTE DE LA COUVERTURE A ETE REALISEE  
PAR BRIGITTE LESNIAK  
ANIMATRICE AU C.E. RENAULT FLINS**

**AVEC NOS REMERCIEMENTS  
A CHRISTIANE HEQUET, SECRETAIRE ADMINISTRATIVE  
DES ELUS CFDT AU CE  
SANS ELLE CE VOLUME AURAIT  
EU DU MAL A VOIR LE JOUR.**

**AVEC NOS REMERCIEMENTS  
A GERALDO JULIO QUI A CONSACRE  
BEAUCOUP DE TEMPS AU TIRAGE DE CE VOLUME**

**EDITE PAR LA C.F.D.T. RENAULT FLINS**

**JANVIER 1986**