

# Politique de présence ... ou d'absence

Dans notre numéro précédent, nous avons relaté comment s'est déroulée « la discussion » (?) du nouvel accord Renault. Après l'élimination de la C.G.T. et quatre jours de débats (?) du 8 au 11 décembre, la cérémonie de signature s'est déroulée le 15 décembre en présence de Dreyfus, président-directeur général de la RNUR, mais **sans la C.G.T.**

La mise à l'écart de cette dernière dans les conditions que l'on connaît (V. T., N° 90, décembre 58), n'est qu'une manifestation supplémentaire de l'ostracisme patronal à l'égard de la C.G.T., qui se trouve exclue de tous les débats ayant trait à l'accord depuis septembre 1955, ceci **sous quelque prétexte que ce soit**, comme nous le verrons plus loin en détail.

## LA SITUATION DEPUIS 1954

Tous les militants ouvriers se rappellent que le semi-échec de la « **grève de 24 heures** » d'avril 1954 a ouvert la voie, dans la C.G.T. à ce que nous avons appelé dans ces colonnes « la particularisation ». A propos de cette orientation, il convient d'en distinguer deux aspects. Le premier peut signifier une recherche de liens meilleurs avec les travailleurs en partant de leurs revendications les plus élémentaires, ceci nécessitant une plus grande démocratie. C'est le côté positif sur lequel des quantités de militants ont travaillé afin d'obtenir le meilleur dialogue avec leurs camarades de travail.

Mais la particularisation avait un autre aspect. Il est probable que les dirigeants de C.G.T., comme les autres dirigeants syndicaux, F.O. et C.F.T.C. entre parenthèses, ont basé leur politique sur la possibilité d'obtenir des concessions patronales dans une conjoncture de redémarrage économique succédant à la récession de 1953, la fin de la guerre d'Indochine, et la constitution du gouvernement Mendès-France. La première grande tentative de concentration du grand capital, symbolisée par l'attaque de P.M.F. contre les « betteraviers » s'accompagnait également de la conclusion de conventions collectives (celle de la métallurgie parisienne date de juillet 1954). La prospérité aidant, au moins dans certains secteurs concurrentiels, les patrons seraient peut-être plus conciliants ? Tel était leur calcul.

C'est ce qui s'est produit à la Régie Renault, dans l'automobile en général, où les patrons étaient désireux de maintenir la « Paix sociale » dans une période de haute conjoncture. Renault préparait le lancement de sa Dauphine, et envisageait des concessions compatibles avec le bon équilibre économique et financier de l'entreprise.

Cette politique ne coûtait d'ailleurs pas très cher, et n'apparaissait « sociale » qu'en fonction du bas niveau des salaires de la grande majorité des usines françaises. Sur la base d'un accroissement moyen de sa production de 20 % par année, un chiffre d'affaires passant de 142 milliards en 1955 à 169 en 1956, puis 216 en 1957, Dreyfus ne s'engageait qu'à une **majoration minimum** des salaires de 4 %. Elle fut en réalité de 5 fois 1 % en 1956, et globalement d'un peu plus de 8 % en 1957. Quant au fameux accord de septembre 1955, Dreyfus très prosaïquement en évaluait le coût à 800 millions. Voilà pour les réalisations « sociales » !!

Dans le même temps d'application de l'accord (1955-56-57) la part des salaires par rapport au chiffre d'affaires est passée de 33,17 % à 32,23 % puis 28,5 % en 1957.

On voit ainsi que le capitalisme n'est jamais perdant, y compris lorsqu'il entend passer pour un patronat « social ».

Néanmoins, on peut concevoir ce que cette politique délibérée du patronat de l'automobile de « **partage des fruits de la productivité** » d'un type particulier, **allant de pair** avec une politique des organisations syndicales se situant à un très bas niveau (revendication d'ateliers, de chaînes, de catégories, etc...) a fini par apporter de graves mécomptes au syndicalisme.

Le congrès confédéral de la C.G.T. de juin 1955, jetait par

dessus bord **son programme constructif** (voir notre journal de cette époque) et se lançait dans une orientation de « **revendications immédiates** ». Elle ne réussit même pas à définir, se refusa même à définir, une plate-forme revendicative commune de tous les salariés lors de la grande vague gréviste de l'été à l'automne 1955, jaillie de Saint-Nazaire.

Balançant alternativement d'une politique sans programme à une politique avec « programme constructif » (au congrès d'Ivry de 1957), mais de toute façon utopique, **en l'absence de perspective révolutionnaire**, la C.G.T. à l'échelon de l'usine, digne reflet de l'indécision confédérale, s'engagea dans une pratique empirique. « On » était pour tout ce que les ouvriers « voulaient » mais si ceux-ci s'engageaient sur la voie de la grève générale, c'est-à-dire posaient en fait la question du pouvoir, « on » les renvoyait à « leurs » revendications d'ateliers ou de catégories.

Les ouvriers, et ceci est valable chez Renault comme dans toutes les usines probablement, n'avaient d'autre voie que l'expectative et la lassitude.

Quand la C.G.T. formulait des revendications « modérées », « réalisables », et elle ne pouvait pas faire autrement tant qu'elle ne concevait l'action qu'au niveau de l'atelier, les ouvriers ne suivaient pas. Entre les miettes du patron (voir plus haut) sans grève, et l'équivalent, ou à peu près, sous forme de revendications syndicales et une perspective d'agitation gréviste sans coordination dont l'issue apparaissait douteuse ou médiocre (là, on peut dire que l'échec des grèves de 1947 à 1952 entre pour beaucoup dans l'état d'esprit des ouvriers), il ne pouvait y avoir de choix. La « pêche à la ligne » connut de nouveaux adeptes.

Le programme de la C.G.T. (40 heures, salaires, retraite à 60 ans, 80 % de remboursement des frais médicaux, etc...) ne trouvait pas d'application dans la vie de tous les jours. Les grèves de Nantes et de Saint-Nazaire, l'agitation dans la métallurgie, en cet automne 1955, n'amenèrent aucun changement dans l'orientation de la C.G.T.

Le programme n'était plus qu'une vague marchandise exhibée de temps à autre lors des campagnes électorales professionnelles.

L'impuissance des organisations ouvrières à traduire en langage politique la lutte des ouvriers favorisait toutes les manœuvres des patrons. Chez Renault, « ils » lâchent, comme on l'a vu plus haut, quand « ils » veulent.

On n'en appréciera qu'avec plus de saveur l'article de Beaumont dans « l'Union des Métallurgistes » de décembre 1958 :

« **...Or, ce que la Régie Renault est contrainte de céder, les autres patrons peuvent le faire, mais ils ne le feront que contraints et forcés. Déjà, en 1955, lorsque pour empêcher...** » 1955 et 1958 sont-ils comparables ?

Cette opinion de Beaumont n'est d'ailleurs pas celle des dirigeants du syndicat C.G.T. Renault, qui ont insisté beaucoup au contraire « sur le rapport de forces défavorable » pour justifier leur refus de sortir un tract pouvant donner prétexte à la direction d'« éjecter » la C.G.T.

L'absence de perspectives, les indécisions dans la question du programme, de la plate-forme revendicative, devaient aboutir à l'incohérence dans la tactique même de la vie quotidienne.

Même en écartant délibérément les questions fondamentales, la C.G.T. ne réussit pas davantage dans les « petites revendications ».

En septembre 1955, en 1955, en période gréviste (Nantes tient toujours) et d'agitation (6.000 ouvriers de chez Renault manifestaient devant la direction, avenue Emile-Zola, le 16 septembre 1955), la C.G.T. Renault refuse de signer l'accord. Il est insuffisant. Le syndicat ne réussit pas à organiser l'action. Il est surtout accaparé par son souci de ne pas lier son action aux ouvriers de Nantes (la consultation sur le programme revendi-

(Suite page 11).