

La bataille en ordre dispersé dans l'automobile

Depuis plus d'un mois, les travailleurs de Peugeot ont entamé une lutte tenace. A l'origine, le mouvement qui s'est déclenché contre la décision de Peugeot de remonter l'horaire de travail, est assez explosif, « anarchique ». Les débrayages se succèdent « incohérents » des forges à la carrosserie. Au début, certains ouvriers arriveront à faire de 4 à 5 heures de grève. Les délégations se succèdent près des chefs d'atelier, par chaînes, par équipes, délégués en tête.

Cette forme d'action est réellement spontanée. Les militants eux-mêmes en sont étonnés. En effet, à la suite de diminutions d'horaires puis de remontée, l'expérience des derniers mois démontre qu'à part quelques heurts, l'affaire se déroulait à peu près bien pour les patrons. Indiscutablement, Taylor a été surpris. Peut-être est-ce dû au fait que, chez Renault, par exemple, la remontée a été progressive, s'étalant de septembre à janvier, alors que chez Peugeot, la décision a été appliquée de façon généralisée à tout le personnel, ce qui contribue à réaliser une commune hostilité. Depuis le 5 avril, le mouvement continue. L'épreuve de force se poursuit.

L'épreuve de force

Taylor, après avoir licencié 9 ouvriers et mis à pied une centaine, ne veut discuter en rien des horaires ni des salaires. Tout au plus acceptera-t-il quelques aménagements sur les sanctions, ces dernières constituant une simple monnaie d'échange. Peu à peu, les camps se sont précisés. Le mouvement a connu un brusque accroissement à l'annonce des sanctions, puis il s'est stabilisé. Maintenant, en fin avril, seuls quelques dizaines de mensuels participent aux arrêts de travail et à peu près la moitié des ouvriers.

Il ne s'agit pas, à proprement parler, de grèves tournantes, mais de débrayages appelant la totalité du personnel à cesser le travail deux fois par jour. (A 11 heures et à 20 heures.) Chaque fois, il y a un meeting où prennent la parole les représentants du syndicat et, dans la dernière période, il y a eu des défilés « bruyants ». La Direction a rappelé le règlement intérieur, spécifiant qu'il était interdit de siffler, de chanter, etc. Les bruits ne cessent pas pour autant. Les ouvriers sur les chantiers s'étaient même confectionné des muselières ou s'étaient collé du sparadrap sur la bouche pour marquer leur mépris à l'égard de la Direction.

Les 40 heures

Les revendications ont surgi très naturellement. A la suite de l'épuisement du fonds de régularisation des ressources, en février, Peugeot avait instauré en mars une prime de compensation des heures perdues s'élevant à 8,75 francs par semaine. Les ouvriers ont conclu que si Peugeot pouvait leur payer cette somme lorsque l'usine tournait mal, maintenant que cela va mieux, il s'agit de l'incorporer aux salaires, d'où la revendication de 20 centimes de l'heure. D'ailleurs, à ce propos, compte tenu que Peugeot n'a versé en 1964 que l'équivalent de 2 %, rompant le premier accord qui, antérieurement, garantissait 2 fois 2 % par année, l'incorporation des 20 centimes ne ferait que rapprocher les salaires Peugeot de ceux de la région parisienne.

Mais cette revendication n'est pas la seule vraie raison du mécontentement des ouvriers, c'est essentiellement la question des horaires en dents de scie, qui caractérisent maintenant l'activité dans l'automobile, qui a fait surgir la revendication des 40 heures. Peugeot passe de 32 heures par semaine à 46 h 15 de septembre 64 à mai 65. (Renault-Flins fait 48 heures une semaine et 57 h 30 la suivante, en alternant.)

Pour les ouvriers qui habitent en majorité à 30 et 50 kilomètres de l'usine, l'existence se passe en transports et à l'usine. Le simple fait d'avoir profité quelques mois durant d'un horaire réduit a redonné aux ouvriers le goût des 40 heures bien oublié depuis 36.

Les syndicats

On sait que, dans cette usine, la C.F.D.T. recueille à peu près 40% des voix, F.O. 7 à 8%. La C.G.T. est donc faiblement majoritaire parmi les ouvriers, mais elle possède néanmoins les militants actifs les plus nombreux. Néanmoins, cet équilibre des forces rend le problème de l'unité très crucial. Déjà, on peut dire que s'il n'y a pas de « grèves tournantes », c'est une concession de la C.G.T. à l'UNITE et aux exigences de la C.F.D.T. et F.O. Dans l'USINE NOUVELLE de fin avril, les patrons se félicitent de cette situation, qui ralentit la production mais ne la désorganise pas, et opposent ces arrêts organisés aux mouvements incohérents qui sévissent chez Berliet, voire aux Ateliers de Nantes où l'annonce des licenciements a pour ainsi dire bloqué toute production.

Dans les polémiques syndicales, y compris aux meetings, on retient que la C.F.D.T., par exemple, était pour la poursuite de l'action pendant les fêtes de Pâques, que F.O. et C.F.D.T. se sont prononcées pour une grève générale de l'automobile, proposition que la fédération C.F.D.T. a reprise le 27 avril en proposant à C.G.T. et F.O. une journée nationale d'action de solidarité. Mais la lecture des organes confédéraux C.F.D.T. et F.O., comme l'absence d'intervention à caractère national dans les différentes usines, montre qu'il s'agit là de moyens de pression sur la C.G.T. Il y a, d'ailleurs, une ligne commune des trois centrales, quels que soient les moyens adoptés pour la faire aboutir : c'est la volonté de négocier. Il va de soi que C.F.D.T. et F.O. dont les ramifications sont plus courtes dans la classe ouvrière sont davantage que la C.G.T. pour des négociations à caractère NATIONAL. C'est ce qui leur confère un certain radicalisme verbal. Quant à la C.G.T., qui se prononce à la fois pour des accords d'établissement, des conventions collectives générales et des conventions collectives nationales, mettant alternativement l'accent sur l'une ou l'autre sans que l'on puisse y « retrouver ses petits », elle continue à préconiser des actions diverses sous toutes les formes pour « créer les conditions du mouvement d'ensemble ».

On retrouve dans tous les autres conflits actuels les mêmes traits, à tel point que la C.F.D.T., grisée par son succès aux élections professionnelles à Flins-Renault, lance avec F.O. un mot d'ordre de grève de 3 heures le 30 avril, sans la C.G.T., cette dernière se contentant de reprocher à la C.F.D.T. d'organiser des « BAROUDS D'HONNEUR » pour tuer l'action le lendemain.

Raidissement patronal

Mais l'affaire PEUGEOT éclaire d'un jour cru la politique actuelle du pouvoir à l'égard de la classe ouvrière et c'est ce qui confère à ce conflit une dimension réellement nationale.

Partout, nous assistons à un raidissement patronal fortement encouragé par le pouvoir. Le marché mondial impose cette politique au capitalisme français. La nouvelle vocation des patrons français, engendrée par le Marché Commun, les voit concentrer leurs efforts en direction des travailleurs, beaucoup plus que par des efforts d'investissements productifs. Peu à peu, les salaires français reculent par rapport aux salaires des pays du Marché commun. De même, les rapports avec les syndicats se détériorent, les patrons étant favorisés par la division syndicale. Les conventions collectives ne reflètent que des minima inférieurs de 30 à 40 % à la REALITE. Les accords se font de plus en plus rares.

CHAUSSON, naguère à la pointe des avantages sociaux, les remet en cause. Le conflit, qui dure dans cette usine depuis plusieurs semaines, depuis la rupture de l'accord, a pour origine le refus de CHAUSSON de garantir les 4 % annuels minima. Dans le conflit présent, on voit même les patrons de cette usine prêts à remettre en cause les avantages acquis et menacer de n'appliquer que la convention collective. Cette bataille que provoque Chausson est aussi le résultat de l'âpre concurrence qui règne dans l'automobile et rend les patrons féroces. Cette usine avait en 1958 : 7.879 ouvriers ; elle n'en a plus que 5.361 au 1^{er} janvier

1965 et elle menace de supprimer encore 310 postes (ramenés à 212 en raison de départs volontaires et de retraites anticipées). Le même phénomène est constaté chez Renault : 4.673 personnes en moins entre 1963 et 1964... et chez Peugeot où les effectifs ont baissé en un an de 1.242.

Bref, les conditions du marché automobile rendent les patrons agressifs. La politique Peugeot, qu'incarne Taylor, ne ressemble plus en rien au paternalisme des Peugeot. Le rapprochement qui s'esquisse avec Citroën montre dans quel sens les opérations évoluent.

Et l'on pourrait indéfiniment allonger la liste des conflits provoqués par les patrons amenant la réaction défensive des ouvriers, de BULL aux chantiers navals où l'on comprime les effectifs de façon alarmante, jusqu'à BERLIET où les patrons répondent aux exigences des travailleurs par le lock-out. Si l'on tient compte de l'ampleur de l'offensive menée contre les travailleurs, il ne fait pas de doute que la réplique n'est pas à la hauteur. Si l'acceptation, en général, de la nécessité d'un grand mouvement d'ensemble uni et coordonné n'est plus niée par la C.G.T., bien au contraire, la pratique nous montre combien cette perspective imprègne peu la vie quotidienne des syndicats. Or, c'est encore, et pour une période encore longue, cette absence de perspectives qui freine l'avant-garde des travailleurs.

Un combat d'ensemble

Par exemple, la combativité de ces derniers est indiscutable, dans le cas Peugeot comme dans le cas Berliet, mais elle n'est pas encore un phénomène généralisé. Dans ces usines des milliers de travailleurs — l'arrière-garde, il est vrai — ne participent pas ou peu au mouvement, et la fraction la plus combattive ne réussit pas à l'entraîner. C'est le même phénomène que l'on retrouve d'ailleurs depuis un certain nombre d'années dans le secteur privé, où tous les mouvements qui s'y déroulent depuis l'avènement du gaullisme, offrent les mêmes caractéristiques. Comme il n'est pas question, pour cette fraction combattive, de cesser le combat en attendant le réveil de la « grande masse », les mouvements partiels qui surgissent ressortent soit d'un activisme de bon aloi, soit de luttes catégorielles spontanées, provoquées par une bonne conjoncture ou des situations particulières.

Les difficultés sont nombreuses, il est vrai, et les patrons coriaces et manœuvriers ; et tout n'est pas seulement explicable par la politique des directions ouvrières.

Par contre, quand le mouvement, par ses propres moyens, atteint un certain niveau, il devient nécessaire pour une direction ouvrière digne de ce nom, d'en favoriser la généralisation et d'éclairer les traits les plus significatifs des dits mouvements pour en favoriser l'éclosion ailleurs.

Ainsi, le cas Berliet. Il y a progression continue du début de l'action à aujourd'hui, d'un mouvement né de préoccupations catégorielles débordant vers l'ensemble du personnel.

On sait que, dans cette usine, où l'on faisait 36 heures par semaine, ce sont les cadres et les ingénieurs qui ont réagi les premiers, sous forme de pétition pour réclamer la garantie du salaire sur 40 heures. Après les cadres, les agents de maîtrise ont formulé la même revendication satisfaite après quelques débrayages. Les régleurs, déjà mensualisés à 75 %, ont formulé la même demande et comme il leur était nécessaire d'entraîner tous

les régleurs dans cette action, ils ont réclame la mensualisation pour tous les régleurs sans restriction. C'est ce qui a fait leur unanimité et l'efficacité de leur grève sur le plan de l'incidence sur la production bien sûr. C'est à partir de cette lutte et du lock-out que l'ensemble du personnel s'est alors trouvé sensibilisé à la revendication de la GARANTIE DU SALAIRE basée sur 40 heures. Mais en atteignant cette dimension, le mouvement franchissait l'étape de l'action catégorielle pour revêtir l'aspect d'une lutte exemplaire pour tous les métallurgistes ballottés d'un horaire à l'autre au mépris de toute vie décente. Or, la fédération des métaux C.G.T. n'a encore sorti aucun tract NATIONAL à l'adresse de tous les métaux ; la conférence nationale de l'Automobile du 15 mai a été remise... au retour des congés. Seule une réunion de militants assez confidentielle s'est tenue le 24 avril, qui a mandaté le bureau fédéral pour prendre « ...en temps opportun toute initiative de nature à favoriser l'élargissement et la coordination des luttes, y compris au plan national en prenant appui sur l'action unie en développement dans les usines... »

Pour un cartel de la métallurgie

Il va de soi qu'il ne s'agit pas de formuler un mot d'ordre d'une journée d'action nationale dont l'expérience montre qu'elle marque plus le chant du cygne d'un mouvement que son accession à un niveau supérieur de lutte. Mais ce qui importe avant tout, c'est de donner aux militants et à leurs syndicats une conscience très claire de la dimension de la lutte qui les oppose à l'Etat, de sa résistance. Et ceci implique que soient effectivement tracés les limites des actions d'usines ou de catégories. Deuxièmement, que tous les moyens d'information centralisés à la fédération ou à la confédération, concernant les luttes et les revendications soient immédiatement RESTITUÉS à tous les travailleurs pour leur permettre de GENERALISER LEURS EXPERIENCES et EFFECTIVER LEUR COORDONNER LEURS LUTTES, en tenant compte du rythme REEL du mouvement revendicatif.

Ceci nous amène à une autre conclusion. Pour bien effectuer ce travail de liaison, de coordination et de solidarité permanente, il importe que le problème de l'UNITE D'ACTION DES FEDERATIONS ET DES CENTRALES SYNDICALES passe par la constitution d'un organisme commun, cartel ou autre appellation, cela importe peu, chargé de suivre et impulser les actions en cours.

Mieux. Les trois fédérations CGT, CFDT et FO s'adressent séparément, à l'occasion des conflits et au cours des rassemblements et défilés, à tous les travailleurs en lutte. Pourquoi ne s'adresseraient-elles pas ensemble, y compris pour expliquer leurs points de vue divergents, aux travailleurs qui ne sont pas encore dans l'action ? Ceci ne serait pas seulement possible par MEETINGS mais aussi par tracts ou journaux. A notre connaissance, les programmes revendicatifs sont, à peu de choses près, déjà les mêmes. Mais ces programmes ne peuvent pas être seulement l'objet de beaux discours dans les congrès, il faut les faire passer dans la vie. C'est à ce prix que :

LA SEMAINE DE 40 HEURES ;
LA GARANTIE DU SALAIRE, quelles que soient les variations saisonnières ;
L'AUGMENTATION DES SALAIRES ;
LA MISE EN ECHEC DU PLAN DE STABILISATION, générateur de chômage et de misère,
seront imposées par tous les travailleurs.

H. DUPARC.
(29 avril 1965)

Au sommaire du numéro 24 (mars 1965) de « QUATRIEME INTERNATIONALE »

- Fernand CHARLIER. — La lutte ouvrière contre le capitalisme moderne (A propos du livre d'A. Gorz).
Livio MAITAN. — Quelques problèmes actuels en Amérique latine.
Hugo BLANCO. — A propos des guerillas et des milices.
E. GERMAIN. — Les réformes Liberman-Trapeznikov de la gestion des entreprises soviétiques.

Le n° 3 F — C.C.P. Pierre FRANK 12648-46 Paris