

CHEZ RENAULT

UNE REVENDICATION : LES 40 HEURES

Renault a ouvert ses portes le 23 août 1960.

C'est la fin des congés payés. Trois jours plus tard, on annonce au personnel qu'à dater du 29 août, les horaires sont ramenés de 48 h. à 45 heures pour tous les ateliers de fabrication. La mesure touche de 20.000 à 25.000 ouvriers et selon les évolutions du syndicat C.G.T.-Renault aura pour conséquence d'abaisser de 2.000 à 2.500 anciens francs les ressources mensuelles de l'ouvrier spécialisé, en tenant compte des versements du Fonds de Régularisation de ressources.

QU'EST-CE QUE LE FONDS DE REGULARISATION DE RESSOURCES ?

Il a été créé dans le cadre de l'accord d'établissement de décembre 1958. A cette époque, Dreyfus, directeur général de Renault parle pour la première fois de l'industrie automobile « devenue saisonnière ». Compte tenu de la conjoncture et des promesses de l'exportation (Renault exporta 55 % de sa production en 1959) les syndicats craignent alors une politique d'horaires réduits pendant l'hiver, compensés par les heures supplémentaires pendant les mois où la demande sera la plus élevée. Ceci se trouve confirmé par le fait que, fin 1958, Renault chômera deux jours en décembre, récupérés en mai et juin 1959.

En raison de l'hostilité des syndicats, surtout de la C.G.T., il n'y aura pas d'entente sur cette formule dite de la « banque des heures » et l'accord d'établissement se contentera de formuler que les « parties signataires tiennent à marquer l'intérêt qu'elles attachent au principe d'une diminution progressive de la durée hebdomadaire du travail sans que les appointements en soient pour autant affectés » (article 31 de l'accord).

Les syndicats ne contrôlent RIEN et la direction fait quasiment tout ce qu'elle veut. L'hostilité de la C.F.T.C. vient du fait qu'elle refuse de ratifier un Fonds qui ne prévoit pas une INDEMNISATION COMPLETE des heures perdues.

Le Fonds prévoit en effet une indemnisation à 50 % des heures perdues entre 48 et 45 heures pendant une durée de 52 semaines.

LA SITUATION

Les ateliers de montage et de fabrication ne font plus que 45 heures au lieu de 48. Ces 45 heures sont payées 46 heures et demie par suite des versements du Fonds de régularisation. Cela touche à Billancourt près de 25.000 personnes (ouvriers et mensuels de ces ateliers). A peu près 6.000 employés, techniciens et cadres effectuent déjà depuis plusieurs années 45 heures par semaine. Ils ne toucheront eux aucune compensation du Fonds de régularisation. D'autre part, 5 à 6.000 ouvriers professionnels des ateliers d'outillage CONTINUERONT A FAIRE 48 HEURES et même plus.

Cette situation ne favorise donc pas l'unité de revendications de toutes les catégories du personnel et permet au contraire à la direction de spéculer sur cette division des salariés de l'usine. D'autre part, la direction a LICENCIE AVANT LES VACANCES, MILLE OUVRIERS à contrat provisoire. Cette mesure pèse évidemment encore sur les épaules de beaucoup d'ouvriers, parmi les plus anciens surtout, qui estiment que ce n'est pas le moment de « faire les... ».

L'ACTIVITE SYNDICALE

Depuis plusieurs années, la direction Renault a toujours pris soin de ne pas paraître céder à l'action des ouvriers. Quand elle accorde de menues concessions, elle le fait AVANT ou BIEN APRES une campagne d'agitation syndicale, jamais au cours d'une action du personnel. Pendant longtemps, elle s'est arrangée pour tenter de donner aux syndicats réformistes une audience plus large. Pour ce faire, elle donnait aux

syndicats « signataires » la primeur de l'annonce de telle augmentation, de telle prime, de tel accord, etc... en espérant ainsi réduire l'influence de la C.G.T. au profit des autres syndicats.

L'influence de la C.G.T. est prédominante mais c'est une influence diffuse. Il n'existe pas de confiance totale de la part des ouvriers envers la C.G.T. en raison des échecs, des erreurs, voire des trahisons (se rappeler la grève de 1947 et la politique d'encouragement aux heures supplémentaires, aux prises de rendement, etc... de la période du lendemain de la libération). La critique des positions de la C.G.T. de la part des ouvriers est en grande partie aussi déterminée par une politique oscillant de l'aventurisme (débrayages à la « cravache » de février et juin 1952).

De ce dernier point de vue, on a remarqué que le programme de la C.G.T. dans l'usine escamotait peu à peu la lutte pour les 40 heures. Sous prétexte que cet objectif paraissait « démagogique » aux ouvriers, peu à leur portée, la C.G.T. adoptait des formules-types : « Réduction progressive des horaires de travail ». Cette dernière formule devait aussi faciliter « la pratique de l'UNITE ». On a adopté le programme des réformistes, mais aussi leurs méthodes... et l'UNITE n'est pas plus solide qu'avant.

Comme si l'on regrettait cet abaissement de l'horaire de travail de trois heures par semaines on se TAIT pudiquement sur les 40 heures, mais on parle des 45 heures sans perte de salaire, de l'aboutissement de l'âge de la retraite à 60 ans, du reclassement accéléré dans les départements d'outillage des O.S. en excédent dans les ateliers de fabrication (comme à la libération où les professions qualifiées manquaient).

Tout laisse supposer que la situation de l'industrie automobile ne retrouvera pas la période euphorique des années passées. Les nouvelles mesures d'abaissement du pouvoir d'achat, les exportations en baisse (Renault qui envoyait 500 Dauphine aux U.S.A. par jour au début de l'année, réduites à zéro en juillet, ne reprendra qu'à 130 en septembre avec le modèle 1961) ne favoriseront pas la reprise.

Sans lutte pour le pouvoir, pour un régime socialiste, véritable solution pour résoudre les contradictions du régime capitaliste, il est néanmoins indispensable de lutter à fond, contre la démoralisation des ouvriers que le chômage et les licenciements seraient susceptibles de créer. Il ne faut plus attendre. Il faut réaliser le front commun des ouvriers POUR UN HORAIRE UNIQUE de travail : 40 heures par semaine et répartir le travail disponible entre TOUS sans s'arrêter à des considérations techniques, SANS DIMINUTION DES RESSOURCES. C'est ce que le programme transitoire de la IV^e Internationale appelle : L'ECHELLE MOBILE DES HEURES DE TRAVAIL. Aucun licenciement ne doit être accepté pour quelque motif que ce soit.

Le boycott des heures supplémentaires doit être organisé à fond, y compris et surtout si certains ouvriers n'ont pas encore accepté cette idée.

Les répercussions de la diminution d'activité chez Renault auront fatalement des conséquences sur l'ensemble de l'économie. De multiples sous-traitants vont le ressentir. Des milliers d'ouvriers vont se trouver touchés et bien davantage si Renault reprend à son compte des fabrications assumées jusqu'ici par des entreprises extérieures.

La bataille chez Renault sera donc plus facilement celle de tous les ouvriers et l'ACTION pour les 40 heures doit en être facilitée.

C'est DORENAVANT DANS CE CADRE que doit se situer l'ACTION POUR L'AUGMENTATION DES SALAIRES.