

Après Chausson et Renault, Peugeot, où est l'exemple ?

par **H. DUPARC**

« Ce sont les actions unies différentes dans leur forme qui sont et seront autant de coups portés à chaque patron, créant ainsi les conditions de mouvements plus importants entraînant les travailleurs d'une usine, d'une localité, d'une région industrielle, d'un département ou même d'une industrie toute entière qui, eux-mêmes permettront, si les raisons du combat n'ont pas disparu, que la lutte par usine reprenne et se développe avec toujours plus d'ampleur. »

(LETTRE A UN METALLURGISTE, publiée par la Fédération des Métaux, novembre 1959.)

C'est l'expression-type de l'activisme permanent où se trouve cantonné le mouvement revendicatif en France depuis quinze ans. En conformité avec cette tactique, les débrayages de harcèlement continuent dans un certain nombre d'usines de la métallurgie (aéronautique et automobile) chez DASSAULT, SUD-AVIATION, RENAULT en partie, WILLEME et PEUGEOT principalement.

Pretenant appui sur l'exemple de CHAUSSON, la Fédération des Métaux C.G.T. tente d'appliquer la même méthode de lutte partout ailleurs. Nous avons déjà, dans ce journal, apprécié la portée exacte des luttes de chez CHAUSSON... et des résultats obtenus qui se situent exactement dans le cadre des prévisions des patrons de l'automobile (à la limite de l'« audace »), prévisions compatibles avec la réalisation de profits capitalistes substantiels, bien évidemment.

Quelques remarques s'imposent cependant :

1° Chez RENAULT, la période de renouvellement de l'accord se situe en FIN 1960. La politique en matière de salaires est donc DÉJÀ FIXÉE pour l'année en cours et CHAUSSON, avec des modalités particulières, il est vrai, n'a fait qu'appliquer les consignes fixées par les patrons de l'automobile.

2° Le nouvel accord CHAUSSON a été élaboré en décembre, janvier, février, au milieu de débrayages, en PREVISION de la reprise saisonnière du printemps, « raisonnablement prévisible », pour utiliser le langage des patrons.

3° Mais cette reprise escomptée ne s'est pas faite dans les conditions espérées. Par rapport à janvier-février 1959, pour les deux mois correspondants de 1960, le chiffre d'affaires de SIMCA a baissé de près de 10 %. RENAULT avait 75.000 Dauphines en stock dans le monde entier en fin février. L'état actuel des commandes semble marquer un recul de près de 20 % par rapport à l'an dernier. D'ores et déjà, la production de Dauphines est prévue en réduction pour juin, le projet d'installation d'une nouvelle chaîne est abandonné, etc.

4° Ce sont certainement ces constatations faites par le patronat de l'automobile qui provoquent un tournant dans l'attitude des patrons (durcissement chez RENAULT et PEUGEOT).

Chez Renault

Ainsi que nous le disons plus haut, la politique en matière de salaires est définie pour 1960 (4 % minimum dont déjà 1 % en janvier et 1 % en février ont été appliqués). L'an dernier, toujours dans le cadre de cet accord, 4 % étaient prévus, 6 % ont été accordés majorant la masse salariale de 3,5 % seulement.

L'action revendicative posait et pose donc encore le problème du dépassement des prévisions patronales. C'est cela qui devient, qu'on le veuille ou non, l'objectif d'une lutte

revendicative dès lors que 25 francs de l'heure sont réclamés. Que s'est-il passé ?

On se rappelle que, l'an dernier, les outilleurs ont mené divers débrayages contre un nouveau système de paie. (Voir LA VERITE DES TRAVAILLEURS d'avril 1959.)

Malgré l'opposition des travailleurs, le nouveau système a été appliqué, la direction accordant même certaines petites augmentations AU DEPART, dans la mesure où les outilleurs se trouvaient situés dans le nouveau barème, vers les hauts échelons. Mais la caractéristique principale de ce système de paie est qu'il permet la descente dans le barème des ouvriers qui ne réalisent pas leur production dans les temps prévus.

C'est en partie pourquoi le mécontentement s'est accru chez ces travailleurs. Inévitablement, le problème de la garantie qu'on ne descendrait pas au-dessous d'un certain échelon du barème s'est posé. Le taux minimum étant 125, les outilleurs de l'A.O.C. réclamaient la garantie de 145 (la différence en francs entre ces deux taux étant de 32 francs pour un P1, 36 francs pour un P2, 40 francs pour un P3). En même temps, les outilleurs réclament le libre passage des essais professionnels pour pouvoir accéder aux échelons supérieurs du barème. C'est sur ces revendications de type particulier qu'est venue se greffer la revendication des 25 francs de l'heure, de type général.

Au fond, les ouvriers n'y voyaient aucun inconvénient dès lors qu'ils étaient décidés à agir. Mais leur action allait, dès lors, par ses implications, porter plus haut.

Successivement, du 23 février au 14 mars, les ouvriers de l'A.O.C., par équipes, devaient débrayer un certain nombre de fois.

Les autres ouvriers considéraient cette action d'un œil favorable sans pouvoir y adapter leur propre action et les outilleurs de l'A.O.C. aspiraient à ne PAS RESTER ISOLEES.

Les illusions sur la portée des débrayages limités étaient largement entretenues par les dirigeants C.G.T.

« ...Ce que la Direction craint le plus, ce sont les débrayages limités, successifs... qui permettent aux moindres frais de lui porter des coups jusqu'au succès. C'est surtout ce qu'il faut retenir. » (Thème des tracts C.G.T. au cours de cette période.)

C'est Dreyfus, directeur de Renault, qui devait prendre l'initiative de porter le débat plus haut. Après de multiples avertissements aux travailleurs de l'A.O.C. et mises à pied, le 15 mars 1960, il apposait une affiche où, après avoir parlé des perturbations provoquées par les arrêts de travail revêtant « le caractère de grèves tournantes », il évoquait « l'esprit » de l'accord, la situation de l'automobile non exempte de difficultés, la concurrence nationale et étrangère et concluait qu'à dater de ce jour, la « participation à des arrêts de travail revêtant la forme de grèves tournantes, reconnues illégales par une jurisprudence constante, entraînera la constatation de la rupture du contrat de travail du fait des intéressés ».

C'était la mesure du licenciement. On a vu depuis, chez PEUGEOT, que le patronat est allé jusqu'au lock-out.

Le 16 mars, en protestation contre la violation du droit de grève, les travailleurs de l'A.O.C. devaient débrayer « tous ensemble ». Ce fut un demi-échec. L'intimidation avait porté. Un débrayage prévu dans un atelier des fonderies devait même être annulé le 17 mars 1960, l'atmosphère ne s'y prêtant visiblement pas.

Il est sûr qu'il faut savoir apprécier en réalistes toutes