

Le fait que Renault ait été moins touché par la crise que ses concurrents et l'impression largement répandue même par le gouvernement, que janvier 75 marquait la fin du tunnel de la crise expliquent pourquoi en février 1975, les ouvriers de Renault sont passés du mécontentement diffus à l'action.

Ainsi le mécontentement s'est rapidement accru au point de devenir explosif.

Dès le début de l'année 1975, la CGT a chevauché ce mécontentement. En fait dans une conjoncture où le PC se querelle avec le PS et où la CGT doit résoudre les difficultés croissantes qu'elle connaît dans les grandes entreprises, le terrain de Renault pouvait être considéré par la direction de la CGT comme un secteur où ses initiatives pouvaient être montrées en exemple au reste des travailleurs.

C'est une tactique de coups d'épingles que la direction de la CGT a mis en oeuvre à Renault depuis janvier 75. La direction de la Régie ayant proposé un accord salarial entraînant une baisse effective du pouvoir d'achat pour 1975, c'est sur le terrain des classifications que la direction de la CGT veut porter son offensive. Des actions catégorielles bien circonscrites devraient porter autant de coups d'épingle à la grille des salaires. C'est ainsi que diverses actions furent démarrées en février 75. Notamment aux presses du Mans, où les travailleurs ont obtenu une prime de sécurité de 0,31 F.

La grève des caristes à Billancourt devait bousculer cette tactique syndicale. En bloquant les chaînes avec leurs engins de manutention, les caristes mirent tous les travailleurs dans le coup. Certes leurs revendications étaient strictement catégorielles. Ils demandaient un changement de coefficient : classés « P 1 A » c'est-à-dire une catégorie de sous-professionnels, ils réclamaient le passage en « P 1 B », c'est-à-dire d'être reconnus comme des professionnels à part entière... Mais leurs revendications rencontraient un écho parmi la plus grande partie des OS et le fait qu'ils osent commencer la lutte rencontrait la sympathie de tous les ouvriers y compris des professionnels. Après quelques jours de flottement, la direction de la Régie céda puisque des primes d'échelonnage de 0,13 à 0,40 F de l'heure furent accordées. Ainsi tous les caristes avaient le même salaire et cette mesure s'étendait aux autres catégories de manutentionnaires : pour les caristes transpaletteurs, pontoniers, il y a maintenant un salaire par catégorie.

Les succès rencontrés par les caristes furent considérés par tous les autres travailleurs comme une victoire. Cela rejaillit comme un signal : « puisque les caristes avaient lutté et vaincu, pourquoi pas nous ? » Telle était la question que se posaient de nombreux ouvriers. Affirmant la force et l'efficacité de la lutte, démasquant la faiblesse temporaire de la direction de la Régie, le succès des caristes créait les conditions d'une action de plus grande envergure.

II. La semaine de la « généralisation »

Lundi et mardi, l'Humanité titre : « la direction a cédé, le succès redonne confiance » et s'étend longuement sur l'augmentation du nombre