



TRIBUNE

OUVRIERE

Septembre 1961

Journal publié par un groupe d'ouvriers
de la Régie Renault

Numéro 77

LES MANIFESTATIONS AUTORISEES

Avant les accords de 1955 les grèves chez Renault étaient permises du moins elles étaient reconnues dans la Constitution. Depuis les accords les syndicats et la direction ont signé pour n'autoriser que les grèves avec préavis de 8 jours. C'est-à-dire que depuis cela tout mouvement spontané des travailleurs tombe dans l'illégalité.

Jusqu'à maintenant la direction n'avait jamais appliqué les clauses de cet accord. Cette année elle a changé d'avis ; elle applique l'accord : au mois de juin elle a menacé les travailleurs et au mois d'août elle licencie 49 peintres de Flins. Donc maintenant même les petites grèves d'une heure ne sont plus permises à moins que les organisations syndicales préviennent la direction longtemps à l'avance.

Que vont faire les syndicats ? Faire ce qui n'est pas permis ? Allons donc ce serait de la "provocation ce serait faire le jeu de la direction qui ne demande que ça"... Alors ? Des grèves surprises d'une heure où l'on aura au préalable donné à la direction le lieu et l'heure de celles-ci ? Pourtant nous n'avons plus que cela de permis. Et peut-être que si la direction l'exige dans les prochains accords, les syndicats seront-ils tenus de donner aussi le nom et l'adresse de ceux et celles qui débrayeront ? Pourquoi pas ? S'il n'y avait plus que cette dernière solution pour faire une grève dans la légalité pourquoi les syndicats ne s'y conformeraient-ils pas ?

Depuis des années la tactique chère à la C.G.T. c'est la grève tournante, c'est "la tactique qui paye". Même après le licenciement des 49 peintres et la non-obtention de la prime ce syndicat chante victoire. "La grève tournante paye" et celui qui n'est pas de cet avis ne peut être qu'un vendu à la direction.

Jusqu'à aujourd'hui la direction semblait se laisser faire. Peu lui importait que des travailleurs perdaient une heure par semaine en quittant le travail avant l'heure. Ce qui déplait à la direction c'est que les grèves tournantes reprennent l'allure du mois de juin, c'est-à-dire qu'au lieu de partir chez eux ou de rester à leur place les travailleurs essaient de perturber la production en faisant des barrages ou en manifestant leur mécontentement. Cela la direction ne le veut plus. Elle veut des travailleurs disciplinés. Le syndicat C.G.T. non plus ne veut pas d'actions de ce genre et sur ce point ils sont bien d'accord. Alors que va faire ce syndicat maintenant qu'on lui interdit jusqu'aux grèves d'une heure dans le calme et la dignité ?

Le 25 Août cette centrale syndicale a trouvé une porte de sortie. Elle a proposé une manifestation dont elle a demandé l'autorisation à la direction. Il ne s'agissait pas de manifestation pour les salaires qu'on se rassure mais d'une manifestation patriotarde : porter des fleurs au monument aux Morts dans la cour de la direction.

.. / ...

La direction bien que ne désirant pas de manifestation a autorisé celle-ci et ouvert tout grand ses portes pour accueillir les travailleurs qui font du zèle patriotique. Ca c'est permis ; c'est même recommandé non seulement par Dreyfus mais aussi par toute la bourgeoisie qui se réjouit de voir une classe ouvrière docile qui ne manifeste que pour célébrer la patrie et glorifier son drapeau. A la dernière guerre ces braves prolétaires se sont battus pour récupérer ses usines, ses mines, son état. Certains d'entre eux sont morts pour que cette bourgeoisie puisse continuer à exploiter ceux qui vivent encore....

Mais ce n'est pas en se montrant patriote et prêt au nouveau casse-pipe qu'on nous prépare que l'on obtiendra nos revendications car bien que le patriotisme des travailleurs reconforte la direction, cette dernière et le gouvernement n'en auront aucune reconnaissance. Nous n'obtiendrons pas 25 francs de l'heure en ne faisant que ce qui est permis. Irions-nous toutes les semaines glorifier ceux qui sont morts pour les capitalistes que cela ne changera rien à rien.

Ce qu'il faut c'est se décider à faire ensemble ce qui n'est pas permis. C'est-à-dire faire des luttes réelles si l'on veut obtenir satisfaction. Et les luttes réelles ce sont justement celles qui ne sont autorisées ni par la direction ni par ceux qui ont signé les accords avec elle.

LA DIRECTION REDOUTE L'ACTION (tract C.G.T. I8.8.6I)

Pour la deuxième fois depuis le retour des vacances, à Flins, 60 ouvriers, peintres au pistolet, débrayaient une heure.

~~La riposte de la direction ne se fit pas attendre : elle licencia immédiatement les 60 travailleurs (49 ne furent pas réintégrés) "peu avant l'heure de sortie pour éviter une riposte immédiate" dit ce tract cégétiste du I8.8.6I et il poursuit "dans la réaction de la direction il faut plus y voir un signe de faiblesse qu'un signe de force" et plus loin dans ce même tract on peut lire : les patrons en général et la régie en particulier se sentent d'autant plus forts qu'ils ont derrière eux le gouvernement !!!~~

Plus haut faibles, plus bas forts, mais de qui se moquent-ils ? La direction qui se sent très forte car elle est soutenue par le gouvernement aurait peur des petites gregrèves chez Renault et licencierait des ouvriers ce qui correspondrait à un signe de faiblesse de sa part ? C'est de la haute stratégie syndicale savez-vous ! Faiblesse aussi sans doute la suppression pure et simple de la prime de départ en vacances ?

Nous avons toujours dénoncé cette forme de lutte qui consiste à entrer en action par petite fraction prêtant ainsi le flanc à la direction. Dans une lutte organisée à une plus grande échelle les ouvriers déterminés à l'avance à ne pas céder aux manoeuvres de la direction et à ses épreuves de force n'auraient jamais permis le licenciement des 49 peintres. Il aurait été alors inutile de déplorer les licenciements "peu avant l'heure de sortie" car le lendemain la riposte ouvrière se serait manifestée aussitôt.

RENAULT EN ANGLETERRE

Le 26 Mai 1961, l'usine d'assemblage de Londres de la gigantesque firme nationalisée française Renault a été fermée. Cette usine existait depuis les années 30. Elle a été modernisée tout récemment, en 1958 ; elle employait environ deux cents ouvriers pour la production, la moitié en poste de nuit, l'autre moitié de jour, 40 ouvriers d'entretien et environ deux cents personnes dans les cadres et les bureaux

Les ouvriers de l'usine de Londres travaillaient tous à temps (pas aux pièces). Les O.S. recevaient 14 £ 13 s 4 d (= 20.500 anciens francs) par semaine ; les O.P. 15 £ 4 s (= 23.200 a. f.).

Les syndicats principaux à l'usine étaient l'Union Nationale des constructeurs de véhicules, l'Union des Mécaniciens réunis et la Société Nationale des travailleurs des tôles et du bronze.

L'usine Renault de Londres a tout un passé. Pendant la deuxième semaine d'Octobre 1958, elle refusa d'embaucher Joe Parker, un militant bien connu des travailleurs des tôles, à un moment où il y avait du travail disponible dans sa spécialité.

Les délégués considèrent cette action comme une brimade caractérisée et organisèrent une r'union. Les ouvriers décidèrent à une écrasante majorité de faire grève. La grève, qui était non officielle (d'est-à-dire non approuvée par les syndicats) dura deux semaines. Elle ne réussit pas principalement à cause de la facilité avec laquelle la direction put faire venir des voitures toutes assemblées de France par cargo aérien.

Un des facteurs de cette défaite a été la faiblesse des liaisons entre les travailleurs des usines françaises et anglaises. C'est seulement dans les derniers jours de la grève que les ouvriers en conflit reçurent des nouvelles de France (un télégramme de félicitation !).

Les ouvriers retournèrent au travail avec leur organisation intacte. Ils commencèrent immédiatement une grève perlée limitée. Ceci eut l'effet de réduire le nombre de voitures produites pendant chaque poste de nuit de 22 à 20.

A cause de la réduction des ventes, l'usine décida au début de décembre 1960 de transformer la Dauphine : une boîte à 4 vitesses remplaça celle à trois vitesses cela avait pour effet d'augmenter le prix d'environ 10 £ (un peu moins de 14.000 a.f.).

Au même moment la direction amena un nouveau directeur du travail, qui commença à se fourrer partout, pressant toujours les ouvriers à accroître la production. Il voulait augmenter la production de 43 à 45 voitures par jour. Les ouvriers estimaient que 43 voitures étaient une mesure raisonnable pour un jour de travail. Ils avaient précédemment résisté à plusieurs tentatives d'augmenter cette production. Ils dirent au direction du travail qu'ils n'avaient pas l'intention de lui laisser exercer constamment sa surveillance derrière leur dos. Ils quittèrent le travail pour une après-midi.

La direction adopta des méthodes de pression. On exerça un contrôle plus strict du temps passé aux lavatory. Ils placèrent des inspecteurs et des "modèles" qui restaient tout le temps auprès des hommes et leur montraient comment travailler plus vite. Ils appliquèrent aussi le système de mettre des "modèles" dans la chaîne à la place d'un homme qui la quittait pour quelque motif. Le recours à ces méthodes et à d'autres semblables augmenta rapidement la tension dans l'usine.

Voici un exemple typique de ce qui se passait. Un contre-maître suivit un ouvrier au lavatory et le trouva en train de se laver les mains plus tôt que les cinq minutes accordées avant le signal du dîner. L'ouvrier fut conduit devant le directeur. Le délégué fut convoqué. Il expliqua que cet ouvrier venait d'aller au lavatory, ce qui est une fonction naturelle non contrôlable par la direction. Dans l'intérêt de l'hygiène, il devait se laver les mains après cela. La direction désirait-elle appeler l'inspection des usines pour voir ce qu'elle en penserait ? La direction céda et l'homme retourna au travail.

Après la cessation de travail d'un demi-jour la direction, bien que ne changeant pas officiellement son attitude, l'améliora quand même. Ils cessèrent de pourchasser les ouvriers de la même façon.

Pendant la seconde semaine de janvier 1961, la direction annonça que l'usine, n'étant pas économique et qu'elle serait fermée le 28 Juillet.

Ils expliquaient qu'ils pouvaient faire l'économie de 12 £ (= 16.800 a.f.) par voiture. Elles seraient assemblées en Belgique, bien que le coût de transport de voitures assemblées soit beaucoup plus élevé que pour des pièces séparées et les droits d'importation soient plus bas pour les voitures non montées. - Ceci jette une lumière intéressante sur le degré d'exploitation en France et Belgique en comparaison de l'Angleterre.

Nous avons appris que les prévisions optimistes de la direction ne se réalisèrent pas. Dans la première série de mille voitures assemblées, presque la moitié durent être réparées en raison des détériorations subies pendant le transport. Comme tout ce travail de réparation devait être confié à des sous-traitants extérieurs, en raison de la fermeture de leurs propres installations, la note de frais de réparation s'éleva en moyenne à 20 £ (= 28.000 a.f.) par voiture.

On nous a aussi expliqué qu'ils doivent payer aux dockers une prime par voiture ~~pour qu'ils en prennent particulièrement soin lors du déchargement~~ et qu'ils ont dû leur fournir des bottines de caoutchouc, à cause des griffes que faisaient dans les carrosseries les bottines cloutées. Le montant de ces dégâts ne constitue pas une surprise pour le comité des délégués de Renault.

Mis en présence de cet ultimatum de la fermeture de l'usine, et comme ils n'avaient aucune liaison sérieuse avec les travailleurs des usines françaises pour discuter d'une action conjointe, le comité des délégués d'atelier ne pouvait que négocier le meilleur arrangement possible pour les indemnités de départ.

L'accord final prévoyait ceci : le paiement d'une semaine de travail, plus un tiers de semaine pour toute année de service en plus de trois ans, et quatre semaines de paiement si les ouvriers parvenaient à accroître la production jusqu'à 45 voitures par jour. Il était aussi entendu que les ouvriers seraient payés jusqu'au 28 Juillet (date à laquelle serait terminée la production prévue sur la base de 45 voitures par jour) même s'ils augmentaient la production et terminaient plus tôt.

Comme ils n'avaient rien à perdre et tout à gagner à accroître la production, ils décidèrent d'en finir le plus tôt possible. Ils firent passer la production de 43 à 120 voitures par jour !!! Cela vaut la peine de mentionner que la maîtrise ne fut pas du tout heureuse de cet accroissement phénoménal : ils réalisaient que cela reflétait bien la mesure de leurs capacités pour l'organisation. Nous sommes entièrement d'accord avec eux sur ce propos.

.../...

La dernière voiture fut assemblée le 26 Mai. Tous les ouvriers reçurent 14 semaines de salaire, sans compter les paiements auxquels l'ancienneté pouvait leur donner droit.

Je voudrais remercier les camarades Murtly (de la Société Nationale des travailleurs des tôles et du bronze), Wright (de l'Union des Mécaniciens réunis) et Jacobs (de l'Union Nationale des constructeurs de véhicules) pour les informations qu'ils m'ont procurées et qui m'ont servi pour cet article. Ils étaient tous les trois délégués à l'usine Renault. Les conclusions tirées de ces faits le sont entièrement par moi.

Un délégué d'atelier.

ACTIONS PAYSANNES

Le gouvernement a poussé à la production les paysans. Une grosse propagande a été faite : tracteur, engrais, meilleure façon de cultiver ; ayez un meilleur rendement, produisez, gagnez plus.... Les paysans ont cru à cette propagande. Ils ont acheté des tracteurs à crédit, ils ont activé leurs récoltes mais tout à coup le système se détraque : il y a trop de choses sur le marché. Les mandataires font la loi (il n'est pas question d'un effondrement des prix pour eux), ils achètent à bas prix une partie de la production agricole ce qui leur permet de maintenir artificiellement les prix chez les détaillants et de doubler leurs bénéfices. - Une part importante de la production agricole est perdue, avariée, brûlée, jetée à l'eau mais nous, nous trouvons toujours les mêmes prix sur les marchés. Quant aux paysans ils ont sur le dos cette partie de leur récolte, additionnée aux traites du tracteur.

Le gouvernement leur avait fait de belles promesses qui n'ont pas été tenues. Les paysans ne se sont pas contentés de pétitionner, de discourir et des petites grèves stériles, ils ont incendié les urnes, barré les routes, envahi les préfectures, montrant leur décision de poursuivre une lutte jusqu'à un résultat appréciable. Et le gouvernement a d'abord été obligé d'acquiescer leur chef lors de son procès et à faire de nouvelles promesses.

Mais ces nouvelles promesses restant toujours dans l'ombre des tiroirs ministériels les paysans ont déclenché de nouvelles luttes. A nous non plus les promesses n'ont pas été tenues, allons-nous encore accepter cela longtemps et exprimer notre mécontentement dans des petites grèves légales ?

Sur les bancs de la Communale on m'a appris que notre ennemi héréditaire était l'Allemand. Plus tard que pour notre tranquillité il fallait la destruction du militarisme "boche". Aujourd'hui le grand patriote de Gaulle leur trouve tout un tas de qualités et de bonnes choses à ces militaires et civils Allemands. Il est regrettable qu'il n'y ait pas pensé plus tôt. Aujourd'hui l'ennemi c'est le Russe ; et demain de quelle nationalité sera-t-il ?

ENTR'ACTE A BERLIN

Le temps passe, les hommes avec mais les méthodes persistent. Après la première guerre mondiale les politiciens du moment créaient Dantzig, leurs suivants, en 1945, créaient Berlin. En 1961, après la situation explosive de la seconde quinzaine du mois

.../...

d'adit. la tension diminue et appartient plus qu'à la page des faits divers des journaux. Enfin tous sont prêts à se reconnaître. À discuter, à s'entendre. Pour les uns c'est l'auto-détermination, pour les autres c'est la négociation. Pour moi, Pierrot, ouvrier chez Renault, je ne comprends pas la subtilité de leur langage, de leur tactique politique. Je ne suis pas doué mais je vais y revenir.

Après la guerre 1914-1918, les chefs d'états victorieux et les généraux, les mains encore toutes dégoulinantes de sang, établissaient le traité de Versailles, la honte de ce premier quart de siècle qui a profité au capitalisme international et qui finissait de les déshonorer. Ce traité qui avait réduit à une misère noire le peuple allemand, amena Hitler (les travailleurs se sont accrochés à lui comme à une bouée de sauvetage et lui ont fait avec une espèce d'enthousiasme, de délire, l'abandon de leurs libertés). Soutenu par les livres sterling anglaises et l'or des marchands de canon, Hitler prenait le pouvoir en 1933 et remettait l'affaire de Dantzig. Le 23 Août 1939, Staline signait un accord avec Hitler et assassinait la Pologne puis tous les deux se partageaient son cadavre. L'armée française était réduite à zéro. En 1939 Maurice Thorez était déserteur, en 1961 il dit : même une guerre réactionnaire le soldat doit la faire.

1961, c'est la fermeture de la frontière allemande entre Berlin Ouest et Berlin Est. Adenauer comme son adversaire d'en face veut la réunification de l'Allemagne qui se fera soit par une guerre soit par une révolution (sociale espérons-le). A l'Ouest comme à l'Est on ne veut pas de cette émigration catastrophique (plus de 2 millions en 10 ans) et qui a des conséquences graves sur l'économie aussi bien de l'Ouest que de l'Est. A la suite du discours de M. K., le 7 août 1961, le journal du renégat Thorez écrit le 19.8.61 : "les ennemis invétérés de l'unité nationale allemande spéculent sur l'autodétermination. A l'heure actuelle ce mot est le refrain du chancelier Adenauer qui y attache un sens parfaitement précis, l'engloutissement de la R.D.A." Pour Bidault ce qui n'est pas bon pour l'Algérie serait bon pour l'Allemagne de l'Est : il faut être doué pour les suivre!

La raison principale de cette émigration c'est pour la population de l'Est d'avoir à subir un régime qui leur plait pas : régime tyranique et police populaire qui les passe à tabac tout à fait populairement. La situation a été voulue et créée par les quatre dit "grands" pour leur permettre de régler leurs difficultés intérieures. Pour Keneddy ce sont les officiers ultra-nationalistes, c'est la révolte de l'Amérique latine contre les trusts. Pour K. c'est son ennemi l'agriculture qui ne réalise pas les plans. Pour Macmillan son plan d'austérité et pour notre roi, de Gaulle, ce sont les officiers putschistes, Bizerte, les promesses qu'il n'a pas tenues et enfin et surtout l'Algérie. Et pour tous c'est faire revivre le patriotisme qui en a pris un coup. Revaloriser les vertus de l'armées, le militarisme ce fléau de l'humanité.

Un ancien ministre de la guerre, membre de l'Académie Française, Mr. de Fraycinet parle en ces termes : "tous reviennent du régiment moralement diminués. Beaucoup reviennent pourris physiquement, syphilitiques, alcooliques. D'autres ne reviennent pas du tout, les conseils de guerre, les bataillons d'Afrique, les pénitenciers immondes attendent leurs proies.

Les meilleurs soutiens de l'armée sont tous des vieillards séniles qui veulent jouer aux soldats. Quand ils étaient jeunes leur laideur et leur gaucherie les privaient de femmes, leurs tares physiques et leur lâcheté les écartaient du service militaire. Tombés dans le gâtisme ils sont voués au sadisme patriotard comme au sadisme sexuel. Ils prêchent une morale d'assassins et de perversions ignobles. L'esprit militariste est savamment entretenu par les soins et au profit des militaires professionnels.

En conclusion je m'aperçois que ce sont toujours les mêmes qui se font tuer pour des causes qui leur sont étrangères. Des millions d'hommes sont morts pour rien et de Berlin on en a que faire. Il y a qu'une seule chose qui doit nous préoccuper : c'est comment empêcher ces quatre types de nuire au genre humain, moi, je ne vois qu'un seul moyen : les détruire.
