



99 bis Avenue du Général Leclerc – 75014 PARIS

Site : www.sitecommunistes.org

Hebdo : Communistes.hebdo@wanadoo.fr

E'mail : communistes2@wanadoo.fr

12-01-2017

*Colloque Renault :
forteresse ouvrière
ou haut lieu de la lutte de classes*

texte intégral des interventions

*Cercle Universitaire d'Études Marxistes
(CUEM)
en collaboration avec les éditions DELGA*

*samedi 15 octobre 2016
aux Cordeliers*

Pour tout renseignement :

cercle.univ.etud.marxiste@gmail.com

Sommaire

Introduction : luttes sociales et politiques par Michel Gruselle

Michel Gruselle est Directeur de Recherche au CNRS, il a exercé des responsabilités syndicales à la CGT dans la recherche publique et représenté la CGT au Conseil Économique social et Environnemental d'Île-de-France où il a présidé la commission de l'emploi et du développement économique. Il est Président du CUEM.

Renault et la collaboration par Annie Lacroix-Riz

Annie Lacroix-Riz est Professeur émérite d'histoire contemporaine à l'Université Paris VII Denis Diderot. Parmi ses ouvrages récents, notons : chez Armand Colin : Les élites françaises 1940-1944. De la collaboration avec l'Allemagne à l'alliance américaine, 2016 ; De Munich à Vichy, l'assassinat de la 3e République, 1938-1940, 2008; Le Choix de la défaite : les élites françaises dans les années 1930, nouvelle édition augmentée, 2010; Industriels et banquiers français sous l'Occupation, nouvelle édition entièrement refondue, 2013. Chez Delga-Temps des cerises : L'histoire contemporaine toujours sous influence, 2012 ; Aux origines du carcan européen, 1900-1960. La France sous influence allemande et américaine, 2016 . Au Temps des cerises, Impérialismes dominants, réformisme et scissions syndicales, 1939-1949, 2015.

De la nationalisation à la privatisation par Pierre Fabre

Pierre Fabre est embauché à 17 ans comme ouvrier fraiseur chez Alstom où il participe à la grève de 1947. il adhère à la CGT et au PCF. Jusqu'en 1971 il travaille dans plusieurs entreprises de la métallurgie parisienne. Il rentre à la régie Renault en 1971 et y occupe des responsabilités syndicales. Il sera le premier secrétaire de la CGT pour le comité du groupe Renault de 1983 à 1986, il est dans le même temps membre du bureau de section du PCF.

Témoignage d'**Aresky Amazouz**

Aresky Amazouz était OS au département 74 (Île Seguin). Il était Secrétaire du syndicat CGT de RENAULT BILLANCOURT. Il est actuellement Président de l'Association des anciens Travailleurs de Renault Billancourt et de l'Île Seguin (ATRIS)

UN SIÈCLE DE LUTTES SOCIALES ET POLITIQUES

intervention de **Michel Gruselle**

Des centaines de livres, des milliers d'articles ont été écrits sur Renault. Pourquoi alors y consacrer une conférence telle que celle d'aujourd'hui ? Parce que sur cette question des luttes sociales et politiques dans cette entreprise tout n'a pas été dit ou a été souvent déformé par des auteurs qui n'ont pas pris la peine de s'adresser aux acteurs ouvriers qui ont été au cœur de ces luttes. La confiance qu'accordaient les travailleurs au syndicat CGT de Renault les ont placés à différents postes de responsabilité qui les ont conduits au cœur des luttes. Pendant des années , jour après jour, sur de petites ou grandes revendications, sur les questions politiques, ils ont affrontés une direction qui refusait tout progrès social, toute avancée politique.

D'emblée nous voulons dire que nous refusons les formules telles que « quand Renault éternue la France s'enrhume », où « Renault vitrine sociale » où même « la forteresse ouvrière » Bien sûr les Renault tous les Renault, ceux du Mans, de Flin, de Cléon, de Douai, de Sandouville, de Choisy le Roi, de Dreux, de Cergy, de Lardy, de Grand Couronne, du bureau d'études de Rueil, du réseau commercial, ceux des filiales ont apporté leur contribution aux luttes sociales et politiques et ont remporté des succès qui ont marqué l'Histoire mais ils ne sont pas les seuls dans ce cas. C'est le cas de tous celles et ceux qui ont rejoint le mouvement ouvrier dès la fin du XIXe et pendant tout le XXe

siècle, tous ceux qui ont agi pour l'amélioration de la condition des salariés face à un capitalisme qui ne lâche rien sans lutte, longues, difficiles, parfois sanglantes.

Dans cette introduction je veux aborder les questions générales dans lesquelles les Renault ont agi. Je laisse aux intervenants le soin d'aborder dans ce cadre l'histoire syndicale et politique de cette entreprise.

Le syndicalisme en Europe qui naît dans la deuxième moitié du 19^e siècle est l'enfant des partis sociaux démocrates qui se sont créés à cette époque. Ils ont avec ces partis des liens idéologiques, voir organisationnels étroits. Leurs orientations politiques réformistes en seront marquées de manière durable, jusqu'à aujourd'hui.

En France, la classe ouvrière a construit avec ses mains et sa tête son syndicat en créant la CGT en 1895 . Après des débats passionnés, ils ont construit un syndicat qui correspondait à leur volonté en partant de la réalité de la société dans laquelle ils vivaient, travaillaient et agissaient. Une société divisée en classes antagonistes avec d'un côté les exploités et de l'autre les exploités. Les statuts

qu'ils se sont donnés en créant la CGT reflètent cette vision.

La CGT agit pour les revendications immédiates des salariés mais aussi, suivant la formule de l'époque, pour la fin du salariat et du patronat. En clair pour une société socialiste ce qui donne à la CGT son caractère de classe, avec un seul objectif, défendre en toutes circonstances les intérêts de la classe ouvrière, ce qui, il faut le reconnaître, n'a pas été toujours le cas en toute circonstance face aux guerres mondiales que le siècle a connues. Permettez-moi de rappeler quelques-unes de ces luttes et de leurs acquis. En se souvenant que le capitalisme naissant a, dès 1791, par une loi dite le Chapelier interdit la création de syndicats de salariés et la grève. Interdiction qui ne prend fin qu'en 1864 en même temps que la reconnaissance formelle du droit de grève.

Fourmies dans le Nord en 1891, Draveil dans l'Essonne en 1908 sont restées dans les mémoires comme les lieux les plus sanglants de la répression patronale et gouvernementale, où les morts ouvriers se comptent par dizaines. Parlant de la fusillade de Fourmis la presse réactionnaire « se félicite de l'efficacité des fusils Lebel dont vient d'être dotée l'armée et qui ont fait la preuve de leur efficacité ». Répression qui n'empêche pas le

développement des luttes. Mineurs, postiers, métallos, terrassiers, ouvriers du bâtiment, dockers, cheminots, ouvriers et ouvrières du textile, toute la classe ouvrière agit contre l'exploitation féroce dont elle est victime. Ces luttes se traduisent par des avancées sociales : 1890 délégués mineurs à la sécurité, 1891 première convention collective signée à Arras, 1900 loi sur les accidents du travail et la mutualité, loi sur la durée du travail (10 h par jour), 1906 reconnaissance du repos hebdomadaire. La création du ministère du travail est pour une part la reconnaissance grandissante du développement de ces luttes sociales.

Ces luttes ouvrières amènent d'autres catégories sociales à l'action contre la situation qui leur est faite. Citons celle des viticulteurs de 1907, celles des ménagères en 1910-11 pour protester contre les loyers et les denrées alimentaires de base trop chers qui mobilisent des dizaines de milliers de femmes dans les régions industrielles, mobilisations, elles aussi, brutalement réprimées.

La CGT a une grande revendication qui marque tous les 1er mai et l'action quotidienne : 8h de travail, 8h de loisirs, 8h de repos. La diminution du temps de travail, le combat permanent pour l'obtenir ne date pas d'hier. Lorsque l'on relit la presse de l'époque et la lecture des arguments patronaux pour s'opposer à cette diminution du temps de travail, on retrouve les mêmes arguments que ceux de Gattaz et du gouvernement aujourd'hui. Ils n'ont rien inventé.

A la veille du début de la première guerre mondiale la CGT compte 350.000 cotisants. C'est la seule centrale syndicale française et son poids va grandissant dans la vie du pays. La répression n'est pas

la seule réponse au développement de la lutte de classes. La bataille idéologique aussi fait rage.

Cela d'autant qu'en 1848 était paru sous la signature de Marx et d'Engels le Manifeste du Parti Communiste. Après une dénonciation implacable de la société capitaliste, le Manifeste propose de remplacer cette société dominée par l'exploitation de l'homme par l'homme et par la propriété privée, par une autre, une société socialiste où les grands moyens de production et d'échange seront socialisés. Ces idées gagnent rapidement du terrain en France comme en Europe. Elles inspireront en 1871 la

Commune de Paris. Même si celle-ci a été vaincue les idées qu'elle portait continuent à se diffuser et à grandir.

C'est par ce qu'il est convenu d'appeler le réformisme que la classe dominante, son appareil d'État, l'église catholique vont tenter d'apporter une réponse aux idées portées par le socialisme. Le réformisme ne propose pas de changer de société. Ses propositions se situent toutes dans le cadre de celle-ci pour modifier à la marge les excès les plus criants du capitalisme par de fausses solutions.

En publiant en 1892 l'encyclique *Rerum novarum*, l'église à son plus haut niveau condamne la lutte de classes et préconise l'association capital/travail, encadrant étroitement les activités de la jeunesse par ses écoles et associations. Elle diffuse les idées de résignation, d'acceptation de la situation qui est faite à la classe ouvrière. C'est dans cette situation qu'éclate le 4 août 1914 la première guerre mondiale, guerre voulue par tous les impérialismes de la planète pour le repartage du monde. Elle n'éclate pas dans un ciel sans nuage ou par l'assassinat d'un Grand Duc autrichien à Sarajevo. Depuis des années, le réarmement à outrance des pays européens, les revendications territoriales avancées par les uns et les autres annoncent la guerre.

Les partis sociaux démocrates, dans leurs congrès internationaux dénoncent cette course vers la guerre, proclame leur volonté de s'opposer à son déclenchement par tous les moyens. En France la CGT est sur cette même position. A leur appel des manifestations de masse ont lieu à Paris contre la guerre, la dernière le 27 juillet 1914. Hélas ! Dès la déclaration de celle-ci, les belles envolées anti-guerre des congrès disparaissent. C'est l'union sacrée de tous les sociaux-démocrates de tous les pays derrière leur capitalisme. Les socialistes français participent au gouvernement dit d'Union Nationale jusqu'en septembre 1917. La CGT se range derrière ce gouvernement, son secrétaire général Léon Jouhaux est nommé Commissaire à la Nation.

Un seul de ces partis, le Parti Ouvrier Social-Démocrate de Russie qui deviendra le Parti Communiste (bolchevik), sous la direction de Lénine va proclamer son opposition à la guerre et entreprendre l'action concrète pour y mettre un terme. Deux sociaux-démocrates allemands K. Liebknecht et R. Luxemburg prendront aussi position contre la guerre.

La guerre va permettre une exploitation encore accrue de la classe ouvrière, des femmes massivement embauchées dans les usines pour remplacer les hommes mobilisés. Les populations des pays colonisés vont être elles aussi massivement utilisées dans l'industrie d'armement et comme chaire à canons.

Devant la boucherie de la guerre qui s'enlise dans les tranchées, de premières protestations apparaissent dans certaines fédérations de la Section Française de l'Internationale Ouvrière (SFIO, nom du PS à l'époque) qui vont représenter 30% des mandats au congrès de décembre 1915 et dans les syndicats, autour de la fédération des métaux. « L'union des métaux » écrit dans son numéro du 1er mai 1915 « cette guerre est le résultat d'un politique de colonialisme et d'impérialisme agressifs dans laquelle tous les gouvernements ont leur part de responsabilité ».

A une conférence organisée par Lénine à Zimmerwald en Suisse participent les partis suisse, italien, et des représentants des partis des belligérants. Les français Merrheim et Bourderon refusent de suivre Lénine lorsqu'il propose de donner une perspective révolutionnaire à l'action pacifiste. Ils se contentent d'une position d'un pacifisme humanitaire. Si cette rencontre ne donne pas lieu à de grands retentissements du fait de la censure, elle va être le départ d'un mouvement anti-guerre qui va aller en se développant.

1917 marque un tournant dans la guerre. En février en Russie le peuple renverse le tsar. Il exige la paix. Cela va avoir des répercussions dans les armées avec des mutineries qui toucheront les armées française, allemande, anglaise avec comme exigence la paix. A l'arrière en France c'est un déferlement de grèves pour les salaires, la diminution du temps de travail et aussi pour la paix. Les femmes des usines d'armements manifestent avec des drapeaux rouges aux cris de « Rendez-nous nos maris ».

Tout autre est la révolution d'octobre en Russie. Ayant conquis par leurs mots d'ordre « les usines aux ouvriers, la terre aux paysans, la paix pour tous » la majorité aux Soviets des députés ouvriers et soldats, une forte minorité chez les paysans, les bolcheviks prennent leur responsabilité en installant un gouvernement soviétique, lancent un appel aux peuples en guerre pour la paix et proclament l'instauration d'un État Socialiste.

Cette naissance va bouleverser l'Histoire. Celle de tout le 20ème siècle et encore celle d'aujourd'hui.

Cet événement marque pour toujours le mouvement ouvrier français. Il va être majoritaire parmi les délégués au congrès du PS à Tours en décembre 1920 qui va se prononcer pour la création d'un PC qui rejoindra la troisième Internationale, celle créée par Lénine. La minorité maintient la SFIO.

A la fin de la guerre le 11 novembre 1918, la révolution soviétique va donner un formidable élan au mouvement social en France. La CGT compte 1.600.000 cotisants au début de 1920. Malheureusement sa direction réformiste, Jouhaux en tête, font tout pour faire échouer les grèves qui vont être défaites les unes après les autres par le patronat et le gouvernement à sa solde.

Dans la CGT le débat fait rage. Après le soutien qu'elle a apporté au capitalisme français pendant la guerre doit-elle poursuivre dans cette voie réformiste ou revenir à des positions de classe qui sont inscrites dans ses statuts ? La question est réglée par la force : les tenants du réformisme excluent de la CGT les partisans de la lutte de classes qui vont former la CGTU, U pour unitaire.

1920 voit la création de la Confédération Française des Travailleurs Chrétiens chargée de diffuser parmi les travailleurs la doctrine sociale de l'église. Elle obtiendra une certaine audience dans les régions où l'église est influente et dans les catégories d'employés. Elle apparaît surtout comme un syndicat de « jaunes » briseurs de grève. Deux ans plus tard c'est la Jeunesse Ouvrière Chrétienne qui est créée sur les mêmes bases, avec le même objectif : tout faire pour empêcher le développement de la lutte de classes. Cela va avoir sur la classe ouvrière des répercussions pour des années. Même si les luttes se poursuivent, en particulier pour les salaires, elles se terminent le plus souvent par des échecs dûs au refus patronal et à la répression patronale et gouvernementale.

Il va falloir attendre 1934 pour que la classe ouvrière reprenne l'offensive. La crise mondiale qui débute aux USA en 1929, touche tous les pays industrialisés. La France n'y échappe pas avec un chômage de masse sans indemnité, une misère grandissante, une baisse des salaires pour ceux qui conservent un emploi. L'installation du fascisme de Mussolini en Italie, du nazisme de Hitler en Allemagne donne des idées aux forces les

plus réactionnaires en France qui veulent instaurer un régime semblable dans le pays.

Prenant prétexte d'un des nombreux scandales financiers qui émaillent la vie politique, elles déclenchent des émeutes le 6 février 1934 pour renverser la République. Sans entrer ici dans les détails de ces journées et leurs divers rebondissements le 12 à l'appel de la CGT, de la CGTU, du PCF, du PS et des Radicaux une grève générale et des manifestations monstres ont lieu dans tout le pays. Grève et manifestations brisent les espoirs de l'extrême droite d'arriver au pouvoir et d'installer un régime inspiré par Hitler et Mussolini. Il lui faudra attendre la défaite de 1940 pour arriver à ses fins, sous la protection des baïonnettes nazies.

Ces journées de février vont avoir leurs prolongements. L'idée de réunification syndicale portée sans relâche par la CGTU fait son chemin pour aboutir en 1935 au Congrès de Toulouse, à l'unité. Dans le même temps le PCF et le PS engagent des discussions pour aboutir à un programme de front populaire pour le pain, la paix et la liberté auquel se joindra le Parti Radical.

A partir de là, le mouvement revendicatif va prendre une ampleur nouvelle qui va culminer en mai-juin 1936. Chacun connaît l'histoire de ce mouvement avec pour la première fois dans l'histoire sociale la grève avec occupation des lieux de travail, condition pour obtenir satisfaction des revendications. Les négociations qui s'ouvrent avec le patronat le sont dans des conditions plus favorables et aboutissent à de grands succès qui perdurent jusqu'à aujourd'hui tels les congés payés, les délégués d'ateliers. Les salaires augmentent en moyenne de 30% et pour les plus bas ils sont multipliés par deux, trois, voir quatre, la semaine de travail ramenée à 40h sans diminution de salaire, la signature dans toutes les branches de conventions collectives.

A ce propos il faut tordre le cou à la déformation que fait l'Histoire officielle de ces avancées sociales. A les entendre celles-ci proviendraient du gouvernement dirigé par le socialiste Blum, mis en place après le succès électoral du Front Populaire. Il n'en est rien. Le programme du front populaire en matière sociale est des plus modestes. Ce sont les luttes qui ont permis ces avancées.

Ces succès sont très vite remis en cause par le patronat qui n'a pas accepté l'occupation de ses usines, ni les revendications sur

lesquelles il a dû céder. C'est de Wendel, grand patron de la sidérurgie qui fait écrire dans son journal « Plutôt Hitler que le front populaire » et qui va conduire à la défaite de 1940. C'est le gouvernement Blum qui ne prend pas les mesures indispensables pour contrer la hausse des prix, qui décrète la pause sociale, qui laisse étrangler la République espagnole au nom de la politique dit de non-intervention alors qu'Hitler et Mussolini envoient troupes et matériel pour soutenir leur allié Franco. C'est très vite la dislocation du Front Populaire, le retour de la droite au pouvoir, la capitulation de Munich, les décrets-lois qui liquident l'essentiel des conquêtes sociales de 1936, c'est le Munich intérieur comme l'explique Annie Lacroix-Riz dans ses livres sur cette période.

C'est dans la CGT réunifiée la bataille entre réformistes et partisans de la lutte de classes sur tous les sujets : sur la politique intérieure et surtout extérieure vis-à-vis de la politique agressive d'Hitler qui va déboucher sur la guerre en septembre 1939 face à l'attaque nazie en Pologne.

La signature du traité de non-agression entre l'Allemagne et l'Union Soviétique va servir de prétexte pour interdire le PCF, et exclure de la CGT les syndicalistes communistes. L'ennemi pour le capitalisme et son gouvernement n'est pas Hitler mais la classe ouvrière, c'est la revanche sur 1936 qui sera totale avec la capitulation de juin 1940 et le gouvernement de Pétain.

Pétain va se vautrer jusqu'au bout dans la collaboration avec les nazis, le patronat dans son ensemble va mettre l'appareil productif au service de l'occupant. Comme l'écrit avec raison François Mauriac « Seule la classe ouvrière dans son ensemble est restée fidèle à la France profanée ». Cheminots, mineurs, métallurgistes vont saboter avec efficacité la production livrée à l'armée nazie. En octobre 1941 l'armée allemande se plaindra de la mauvaise qualité des camions Renault engagés sur le front de l'Est face à l'Union soviétique.

Il n'est pas question ici de refaire l'histoire de la 2e guerre mondiale, de la résistance à l'occupant, du rôle des uns et des autres. En 1944 à la Libération la question se pose : qui va payer les frais de la guerre, de la reconstruction ? Le patronat ou la classe ouvrière et le peuple ?

La guerre et l'occupation, la trahison des couches dirigeantes ont amené à l'idée que le combat pour la libération nationale devait se prolonger par d'importantes avancées sociales. La CGT (qui

s'est réunifiée en 1943) les partis politiques, les syndicats, les organisations de résistance se rassemblent dans le Conseil National Résistance qui met sur pied un programme politique pour l'après-guerre. Ce programme est repris par le gouvernement provisoire établi à Alger autour de de Gaulle.

Le rapport des forces issue de la Libération va faire que ce programme ne sera réalisé qu'à minima. Le patronat échappe aux sanctions prévues pour sa collaboration, la haute administration qui a servi Pétain aussi. Les organismes économiques dirigés par le patronat et à son seul profit restent en place. Les nationalisations prévues sont réalisées en indemnisant les anciens propriétaires, la mise sur pied de la sécurité sociale va donner lieu à une bataille de classes acharnée face à un patronat qui refuse de payer la protection sociale. Pour de Gaulle il faut avant tout préserver l'État, représentant politique et administratif du capitalisme.

La guerre qui se poursuit jusqu'en mai 1945, les destructions en particulier des transports, un chômage massif, les difficultés du ravitaillement, le blocage des salaires face à l'envolée des prix, toutes ces conditions vont conduire à un sentiment de frustration et de désenchantement populaire.

Malgré la puissance de la CGT, la forte audience du PCF (30% des voix aux élections de 1946), l'anticommunisme n'a rien perdu de sa virulence. La réponse à la question qui va payer se dessine : ce sera le peuple.

D'autant que la lutte de classes à l'échelle mondiale, le temps de la guerre l'ayant plus ou moins mise entre parenthèses, reprend. En 1946 aux USA, dans un discours Churchill parle du rideau de fer qui serait tombé en Europe sur les pays libérés par l'armée soviétique, Truman président des États Unis déclare qu'il faut contenir le communisme. C'est le début de la guerre froide qui va conduire, à plusieurs reprises, le monde au bord de l'abîme nucléaire.

En France, le colonialisme ne veut rien céder de ses positions, il refuse aux peuples colonisés l'indépendance et la liberté de gérer leurs affaires. Le 8 mai 1945 jour de la victoire en Europe, une manifestation est brutalement réprimée en Algérie et qui va donner lieu à une répression sanglante. A partir de cette date jusqu'en 1962 la France va mener dans toutes ses colonies guerre et répression, à Madagascar, au Vietnam, au Maroc et en Tunisie, en Algérie.

Avec aussi l'affaiblissement du mouvement syndical dû à la scission de la CGT entre la tendance réformiste et celle de lutte de classes. Il est bien connu aujourd'hui et cela n'est plus contesté par personne, que la CIA par l'intermédiaire des syndicats américains est à l'origine de cette division tant sur le plan national qu'international.

Toujours sous la pression des USA, les ministres communistes sont chassés des gouvernements d'Europe occidentale. En France, une grève des ouvriers de Renault pour les salaires en avril 1947, soutenue par le PCF, est le prétexte qui va servir pour couvrir cette opération.

Va s'ouvrir une longue période où la classe ouvrière va mener de front la lutte pour la paix, contre les guerres coloniales, pour la satisfaction de ses revendications en premier lieu les augmentations de salaires, revendications auxquelles le patronat et les gouvernements successifs vont opposer une résistance acharnée. Quelques exemples parmi bien d'autres. En 1948 le gouvernement veut liquider le statut des mineurs obtenu deux ans auparavant. Une grève durement réprimée avec l'intervention de l'armée qui fait des morts et des blessés, le licenciement de centaines de grévistes, permet de conserver l'essentiel.

En août 1953 c'est par une lutte de trois semaines que les cheminots et les postiers garderont leurs régimes spéciaux de retraites.

Après avoir mis en place les institutions d'un pouvoir personnel, en janvier 1959 de Gaulle décide de frapper la Sécurité Sociale en instaurant une franchise de 3000 francs de l'époque, franchise semestrielle sur les remboursements.

Les salaires vont toujours être en retard sur la hausse des prix, décalage rendu encore plus sensible avec l'augmentation de la productivité, les semaines de travail de 45, 48, voire 56 heures sous couvert de la reconstruction indispensable du pays, puis de sa modernisation en réalité pour l'augmentation des profits capitalistes dans un monde où la concurrence mondiale se développe rapidement.

La guerre froide, les guerres coloniales menées sur un fond d'anticommunisme virulent contre tous ceux, salariés, PCF, CGT qui s'y opposent conduisent à l'arrestation de dirigeants, au passage à la clandestinité de certains autres, à des procès, mais n'empêchent pas les peuples coloniaux de trouver, avec le

soutien et l'action de la partie la plus consciente de la classe ouvrière, le chemin de leur libération nationale.

Passées ces guerres coloniales l'action revendicative va se déployer avec une nouvelle vigueur. En mars 1963 les mineurs se mettent en grève pour leurs salaires dans l'unité syndicale partant d'en bas. Pour briser celle-ci le pouvoir décide de les réquisitionner. Il est tenu en échec. Soutenu par un vaste mouvement de solidarité, le pouvoir doit céder. Ce succès va en appeler d'autres. Les luttes vont aller en se développant pour aboutir aux 13 millions de grévistes du printemps de 1968.

La première grande confrontation entre le capital monopoliste et la classe ouvrière déclare B. Frachon dirigeant de la CGT. 13 millions de grévistes vont imposer au patronat et au pouvoir des négociations nationales dites de Grenelle. Elles aboutissent à un relevé de conclusions qui augmente le SMIG de 35% et décide la fin des abattements de zones et surtout la présence des syndicats dans les entreprises où ils peuvent collecter les cotisations des adhérents, diffuser tracts et presse syndicale. C'est le minimum. Chaque entreprise en grève négocie les conditions de sa propre reprise en fonction des revendications déposées. En moyenne l'ensemble des salaires - hors SMIG - augmente de 20%. Les répercussions de ce mouvement se feront sentir dans les mois et les années suivantes en particulier la diminution du temps de travail.

Il n'est pas question ici d'analyser ce grand mouvement qui a secoué l'ensemble de la société. Il faut noter que pour le patronat - qui refusait jusque-là toutes négociations nationales - obligé de tenir compte du nouveau rapport de force il s'agit de faire la part du feu. Le patronat se présente comme le « partenaire social » des syndicats ouvriers, tandis que le pouvoir tente plusieurs opérations politiques. Il faut dépasser la lutte des classes avec la participation des salariés aux fruits de « l'expansion de l'entreprise » ou encore l'idée de la « nouvelle société » de Chaban-Delmas, Premier Ministre de G. Pompidou. Il s'agit avant tout d'obtenir des syndicats des entreprises publiques des accords de « paix sociale ». La position ferme de la CGT avec le soutien des salariés fait échouer cette tentative de collaboration de classes. De même l'idée lancée par la gauche réformiste et la CFDT de l'autogestion des entreprises se heurte à la réalité de la propriété privée des moyens de production. On n'autogère pas le capitalisme, on le combat.

Ces années enregistrent les mutations du capitalisme avec la concentration des monopoles et leur mondialisation qui s'amplifient et s'accélèrent. Ainsi, en France, les 500 premiers groupes industriels et financiers représentent en 1974, 41% des capitaux contre 30% dix ans plutôt. Cette tendance se poursuit encore aujourd'hui pour former des sociétés dont la capitalisation boursière dépasse le PIB de dizaines de pays. Elles imposent aux États, aux peuples, leurs lois, la recherche immédiate du profit maximum. Il en est de même pour les finances publiques. Dans ces années les banques centrales ne prêtent plus aux États qui perdent leurs pouvoirs monétaires. Ce sont les banques privées, les fonds de pension qui prennent la relève pour leurs plus grands profits.

Cette mondialisation capitaliste de la production et des finances ne tarde pas à produire ses effets. C'est la fermeture de tout ce que le capital considère comme insuffisamment rentable. Fermeture des mines de charbon et de fer, du textile, de la construction navale, de l'industrie mécanique, de la sidérurgie, délocalisations vers les pays à bas coût de main d'œuvre. Avec son cortège de chômage, de solidarités ouvrières brisées, des régions entières sont livrées à la misère sociale et morale, à la recherche de solutions individuelles qui conduisent à l'auto-exploitation. L'intérêt national est une notion inconnue du capitalisme. Aujourd'hui le chômage atteint des sommets, six millions de chômeurs toutes catégories confondues, les temps partiels et autres formes de précarité explosent.

Renault, entreprise nationale ou privée participe activement à cette évolution. Sa base nationale de production se rétrécit sans cesse au profit des usines étrangères. Carlos Ghosn déclare avec un cynisme parfait : « Une Clio produite à Flins (Yvelines) rapporte 500 euros celle produite en Turquie en rapporte 1500 ». Les usines de Slovaquie, Turquie, Espagne, Roumanie, Maroc vont déverser leurs productions en France et en Europe au détriment des usines françaises qui alimentaient traditionnellement ces marchés. En 2014 celles-ci vont produire 1.043.155 véhicules contre 278.500 en France.

La suite logique de cette entreprise nationale opérant dans un système capitaliste, c'est sa privatisation. Elle aura lieu par étape entre le 4 juillet 1990 et le 12 novembre 1994, l'État ne gardant que 15% du capital.

Pour accompagner cette politique, l'État au service des capitalistes a mis tout ses moyens politiques et financiers. Les milliards ont coulé à flot pour faire accepter cette casse industrielle.

Les luttes nombreuses, longues et difficiles n'ont pas permis de freiner cette évolution. La défaite de l'Union Soviétique, la quasi-disparition du mouvement communiste international et du syndicalisme de classe rendent plus difficile la riposte face à l'exploitation capitaliste.

Malgré cela les luttes n'ont pas disparu : pour les salaires, pour l'emploi, pour de meilleures conditions de travail, pour préserver les acquis, le service public. Dans la CGT, la volonté d'un syndicalisme de classe n'a pas disparu.

L'histoire nous apprend que la lutte de classes ne s'arrête pas. La mondialisation a créé des millions de nouveaux prolétaires qui rentrent en conflit avec le capital qui est incapable de résoudre les aspirations et les exigences des peuples.

Nous le voyons, rien n'est définitif et le fait que des militants ont engagé depuis une décennie la construction d'un parti communiste sur des bases de classe, ce qui est et sera une tâche longue et difficile mais absolument indispensable, représente un grand espoir pour le développement de la lutte des classes. Nous sommes confiants dans les perspectives de transformations révolutionnaires de la société.

RENAULT DANS LA COLLABORATION

Intervention d'Annie Lacroix-Riz

Avant-propos

Je remercie vivement Jeannine Gruselle d'avoir transcrit mon exposé sur la base de son enregistrement audio. La mise en forme écrite aurait sans ce secours été très difficile puisque je ne rédige pas mes interventions orales. Jeannine m'a demandé de conserver l'essentiel de la formulation orale, ce que j'ai tenté de faire. J'ai pensé utile de fournir accès direct à l'information historique par quelques notes infra-paginales. Annie Lacroix-Riz

Louis Renault et les autres dans la conjoncture présente

Renault dans la collaboration, c'est une question qui est un peu revenue à l'ordre du jour. Elle a été relancée sur des bases intéressées de court terme, mais elle mérite de l'être sur des bases générales, vu son intérêt pour la connaissance historique. Commençons par les circonstances particulières. Vous le savez, il y a quelques années, après y avoir beaucoup réfléchi et l'avoir de longue date préparée, les héritiers de Renault, les petits-enfants de Renault, ont décidé de lancer une grande opération de récupération des pertes de leurs actifs industriels en se retournant contre l'État. Ils ont expliqué que les mesures prises contre Renault de 1944 jusqu'à la nationalisation-confiscation de la Société anonyme des Usines Renault (SAUR) du 16 janvier 1945, étaient des mesures tout à fait injustes à l'égard d'un grand-père quasi résistant, qui avait tout fait pour servir le secteur civil et la population française pendant la guerre ; qu'elles constituaient de pures spoliations et que par conséquent il fallait revenir sur cette iniquité, qui avait été le produit d'une sorte d'alliance contre nature entre De Gaulle et l'abominable Parti Communiste, alliance sur laquelle on était, sur le plan politique, heureusement déjà revenu. Ça a donné lieu pendant plusieurs années - l'opération ayant été lancée en grand depuis 2009 et surtout 2011 - à un déversement médiatique considérable qui a bénéficié de tous les moyens possibles radiophoniques et audiovisuels.

Il se trouve que je travaillais sur la collaboration économique, ce qui incitait à poser la question de Renault dans le cadre du thème plus général de la collaboration patronale, devenue une sorte de sujet tabou depuis quelques décennies. Or, à la faveur de l'ouverture des archives, j'ai, à partir des années 1980 et surtout 1990, découvert dans les sources originales ce qu'il était impossible de découvrir avant leur ouverture au public : c'est-à-dire jusqu'à quel degré l'industrie française, le capital financier français s'étaient engagés au service du IIIème Reich pendant l'Occupation de la France. Les archives s'ouvraient mais, ça tombait mal, l'atmosphère générale se fermait : les classes dirigeantes étaient désormais traitées avec un infini respect, et, logiquement, les historiens académiques étaient devenus beaucoup moins curieux : la curiosité sur « ceux d'en haut » compromettait sérieusement les carrières. Alors même que les

archives révélaiient les agissements réels du grand patronat pendant la guerre, avait commencé à s'imposer la mise en cause du concept même de Collaboration, définie comme volonté d'entrer dans des relations privilégiées avec le partenaire, l'occupant allemand.

Cette mise en cause s'est accompagnée d'un autre aspect majeur, le changement de l'image générale de l'Occupation. Jusqu'à la décennie 1990, on avait, somme toute, même si ça manquait parfois de sincérité, à peu près respecté l'idée du Résistant ou de la Résistance : globalement, la Résistance à l'occupant restait considérée comme honorable, par opposition à la Collaboration. On estimait qu'il y avait ceux qui avaient lutté au nom de l'indépendance nationale, pour rétablir la souveraineté nationale violée par l'invasion et l'occupation allemandes du territoire, et puis il y avait le camp des « collaborateurs ». Car, même si on estimait que la collaboration économique n'existait pas, ou si l'on n'avait pas les moyens de la connaître avec précision, on tolérait quand même l'idée qu'on avait collaboré en France et que, ma foi, le patronat avait collaboré plutôt plus que la moyenne. Tout le monde ou presque connaissait la formule de De Gaulle accueillant le Président du Centre National du Patronat Français, Georges Villiers, qui avait été nommé maire de Lyon par Vichy en 1940, à la place du radical Herriot évincé, et l'était resté jusqu'en janvier 1943. On en a fait ces dernières années un résistant mais cette image n'existait pas après la Libération. Le grand patronat avait dû attendre 1946 pour reconstituer officiellement son organisation, la Confédération générale du patronat français, en changeant d'ailleurs le nom (Conseil national du patronat français). Et de Gaulle était parfaitement compris des Français quand il disait à Georges Villiers, reçu alors : « Messieurs je ne vous ai pas vus beaucoup à Londres ».

Avant les années 1990, de tels propos étaient encore licites, même en milieu académique. Puis ils sont devenus beaucoup moins corrects, et le combat contre le concept même de collaboration s'est doublé - personne n'en sera surpris - d'une offensive de plus en plus ouverte contre les résistants et la résistance, le respect pour les uns et l'autre étant taxés par l'historiographie dominante de « résistancialisme »². Au stade avancé de cette évolution, et nous l'avons atteint depuis un moment, non seulement la résistance et la collaboration ne

pouvaient plus être sérieusement étudiées mais on pouvait réhabiliter Vichy. Et, c'est ce qui - à bas bruit ou plus ouvertement - se produit ces dernières années, avec une forte accélération qui se mesure par la production historiographique française. Laquelle développe cette idée qu'il y aurait un bon Vichy, assez débonnaire, qui aurait été un petit peu gâté sur la fin. Voyez, le mauvais de Vichy résulte d'une évolution imprévisible, comme pour l'Union Européenne : tout ça était convenable, jusqu'à la dérive tardive (avril 1942 et le retour de Laval, ou janvier 1944 avec Darnand au « Maintien de l'ordre ») qui est venue faire dérailler tout ça.

Avec un Vichy assez honorable, soluble dans les solutions « occidentales » de l'après-guerre, contrasteraient par contre les pratiques abominables des résistants. Vous avez sans doute été frappés ces derniers temps par le fait qu'il n'y a pratiquement pas d'émission télévisée qui ne traite de la Libération sans afficher les horribles images de « l'épuration sauvage ». En particulier, bien entendu, cette image qui est devenue insupportable et symbole de barbarie, de femmes tondues, tout simplement, nous assure-t-on (ce qui est démenti par les archives des instructions de justice³), parce qu'elles avaient eu des relations amoureuses et/ou sexuelles avec des Allemands. On en était déjà à ce stade de la perception générale de Vichy, flatteuse, et de la Libération, ignominieuse⁴, lorsque, entre 2009 et 2014, les héritiers ont réalisé leur grande opération publique de lessivage et blanchiment. Ils ont alors amené la télévision à s'émouvoir unilatéralement, sans une voix discordante, sur Louis Renault⁵, à se pencher sur ses vacances émouvantes avec son petit garçon sur les plages de l'Ouest. C'est cette conjoncture qui a conduit les anciens de Renault, militants ouvriers descendants de résistants, et une historienne amatrice d'archives (expression qui semble relever du pléonasme) à passer alliance pour qu'on en sache un peu plus sur ce qui s'était vraiment passé.

Nous avons donc à cet effet formé une association, l'association « Résistance », qui a eu pour double objectif de combattre la dépréciation de la Résistance et la négation de la Collaboration patronale. Bien sûr, dans l'énorme tapage médiatique qui a envahi le champ ces dernières années, l'effort de l'association représente peu de chose. Mais il a quand même marqué des points et même si on n'a pu faire circuler qu'un tout petit filet de

vérité, vous êtes là, vous faites partie de ceux qui font reculer les mensonges. On a évoqué tout à l'heure la période actuelle où les luttes sont difficiles, où elles ont été très affaiblies. Ça ne fait que souligner l'importance de chaque personne consciente des réalités pour qu'on soit en mesure de lutter contre le courant dominant et pour que des petits ruisseaux naissent les grandes rivières. Les grandes rivières, en l'occurrence, c'est que Louis Renault et la société anonyme des usines Renault méritent d'être connus parce que leur histoire vraie est significative de ce qui a caractérisé tout le grand patronat français : je dis bien, non une partie, mais tout le grand patronat français.

Tout à l'heure, Michel a dit à quel point était décisive la dimension de classe de l'histoire. Plus j'avance dans la fabrication de l'Histoire, plus je suis frappée par l'importance de cette dimension qui est aujourd'hui pratiquement exclue, interdite du champ académique : un jeune chercheur ne peut pas, et ce depuis un certain temps, orienter son travail de thèse autour de la conviction, tolérée il y a quelques décennies, que les classes s'opposent objectivement, que « l'Histoire n'est que l'Histoire de la lutte des classes » ; que, par cette affirmation, Karl Marx a simplement décrit une réalité confirmée par les sources économiques, sociales et politiques, françaises et internationales. Si nous avons, avec l'association Résistance, avec les anciens de Renault, avec des militants de la CGT et des militants politiques, avec les forces de progrès, qui ont toutes joué un rôle, marqué quelques points, c'est un acquis important aussi pour cette liberté historique, retirée aujourd'hui aux jeunes chercheurs. Car tout mouvement en avant à cet égard leur donnerait un petit plus de liberté ; et il bénéficierait à l'enseignement général de l'Histoire, qui a fait l'objet d'un excellent petit ouvrage dont l'un des auteurs, Gisèle Jamet⁶, se trouve dans cette salle ; il permettrait de faire davantage dès aujourd'hui pour nos enfants, confrontés au double mur de la dégradation de l'histoire à l'école et de l'intoxication audiovisuelle, et pour les adultes, alors que toute émission de télévision ou de radio est devenue une épreuve cruelle pour ceux qui savent deux ou trois choses précises sur les faits présentés.

Ce qui est sûr, il faut le dire honnêtement, et nous l'avons dit et répété tous autant que nous étions, c'est que Renault n'était pas le seul collaborateur mais qu'il était emblématique. Le plus

souvent, on ne le sait pas, parce qu'aujourd'hui, on pleure surtout sur l'affreuse épuration. D'épuration, il n'y a pas eu, plus on était éminent, plus on avait commis d'horreurs, plus vite on a été lavé, blanchi, pas seulement en Allemagne occidentale ex-nazie, pas seulement en Italie ex-fasciste, mais aussi en France. Travaillant depuis plusieurs années sur la farce de l'épuration, qui fera probablement l'objet de mon livre prochain, j'en arrive quasiment à perdre le sommeil parce que ce lessivage n'a même pas épargné la collaboration de sang : on peut avoir tué, fait tuer 5 personnes, 10 personnes, 100 personnes et bien plus (les chefs de la police, dont Bousquet, et de la magistrature et les ministres de Vichy ont souvent à leur actif bien plus que ça, un certain nombre de grands patrons aussi d'ailleurs) et puis être resté bien tranquille quelquefois dès la Libération. Mettre l'accent sur le seul Renault suggérerait que vraiment c'est une exception, un personnage abominable dans un paysage serein. Non, ce n'est pas vrai, ses pairs en ont pratiquement tous fait autant mais Renault était le plus gros, et son entreprise la plus énorme. Elle s'était installée à l'extrême fin du 19ème siècle, et avait déjà considérablement prospéré grâce à la Première guerre mondiale, qui a beaucoup de caractéristiques communes avec la Seconde. C'est à dire que, à cette occasion, Renault avait surexploité la classe ouvrière et avait accaparé une masse de terrains dont on n'a même pas idée : ça a généré d'ailleurs dans les années 1920 une série de procès pour spoliations de petits propriétaires des terrains de Billancourt, affaires que personne ne connaît mais dont on trouve l'écho dans les archives policières de la Préfecture de Paris. Le patron de Renault avait été financé par l'État dans des conditions inouïes, comme d'ailleurs ses congénères, et il était devenu un exploitateur à énorme échelle : il possédait, à près de 100%, la plus grosse entreprise automobile dans un secteur automobile que, vous le savez, la France représentait avec éclat puisqu'elle a été un des grands constructeurs d'automobiles de la première moitié du 20e siècle. Ce Louis Renault a été emblématique et on l'a saisi comme symbole parce que ses petits-enfants voulaient faire payer le contribuable autant et plus qu'il avait déjà payé dans la première guerre mondiale, l'entre-deux guerres et la Seconde Guerre mondiale⁷. Nous trouvions cela très désagréable et nous avons fait un petit peu de clarté sur un phénomène qui est – j'y insiste – significatif.

La guerre de classes dans les années 1930

C'est à dire un Renault – commençons par l'avant-guerre – qui est évidemment un des symboles de l'exploitation ouvrière, de la surexploitation ouvrière et de l'enthousiasme pour la répression, au point que, vous le savez, les ouvriers de Louis Renault avaient pour habitude de le surnommer le « saigneur de Billancourt », avec un A. La Société anonyme des Usines Renault (SAUR) battait les records en matière d'accidents du travail ; les machines explosaient, il y avait 5 morts ici, 10 par-là, de ces morts, vous le savez, qui ne sont pas recensés par les journaux, pas plus dans l'entre-deux-guerres qu'aujourd'hui. Cet énorme exploiteur avait pour objectif politique, comme l'ensemble du grand patronat, la liquidation de la République, parce qu'il considérait ce régime comme une entrave au déploiement ad libitum de la liberté patronale. Sous la république, il y avait des syndicats jugés, même quand une partie d'entre eux étaient raisonnables car contrôlés et quand l'autre partie, combative, était persécutée ou interdite d'action ; il y avait un Parlement qui ne servait pas à grand-chose mais qui faisait obstacle à la rapidité des décisions ; il y avait des partis ouvriers dont l'un était particulièrement combatif, enfin tout ça était très déplaisant.

Renault, il faut le dire, s'inscrit parmi les premiers tuteurs du complot contre la République. Car il s'est agi d'un complot, bien que la plupart de mes collègues pratiquent à ce sujet la tactique de « l'éclat de rire pour masquer au public la vérité », expression qu'Henri Guillemin a justement utilisée à propos de la réaction des comploteurs du tandem Cagoule-Synarchie à la révélation, en septembre 1937, du complot contre la République qui avait Pétain et Laval pour chefs apparents (et le noyau synarchique du capital financier pour chef réel)⁸. Le coup d'État raté d'Eugène Deloncle et consorts, ha, ha, ha, c'était une plaisanterie. La Cagoule aurait « un parfum de romantisme noir », ce serait un pur « épiphénomène » dont on ne comprend pas la survie dans les têtes, ironise l'historiographie dominante. Non, c'était bien « une organisation politique d'envergure », au service du patronat le plus concentré, regroupé dans la synarchie⁹.

Renault, Louis Renault, tout son appareil et tout son entourage ont joué un rôle déterminant dans la constitution des ligues fascistes, puis dans l'organisation fondée en 1935-1936 qui s'est appelée La Cagoule et qui les a toutes regroupées, et dans la tactique de la tension. Vous avez peut-être vu récemment à la télévision une excellente émission sur « les années de plomb » en Italie et ce qu'on appelle la stratégie de la tension, c'est-à-dire les explosions répétées, les assassinats politiques, qu'il fallait mettre au compte des « rouges », eh bien, nous avons eu tout cela en France en 1937. Et Renault et les siens ont largement contribué au triomphe de cette ligne politique. Parlons d'ailleurs à cet égard de son entourage et notamment de son neveu par alliance François Lehideux, dont il avait fait un administrateur délégué avant d'en faire son directeur général, qu'il délègue formellement en 1935-1936 à l'organisation des luttes de classes à la SAUR : c'est Lehideux qui est le fer de lance de la répression au moment où la classe ouvrière s'organise (Michel l'a dit tout à l'heure), c'est-à-dire quand en 1934-1935, elle se radicalise et que la léthargie d'après les échecs de 1920 cède devant la crise qui s'aggrave.

Renault, Lehideux et leur entourage sont partie prenante dans le complot préparatoire au régime de Vichy dont Lehideux lui-même sera un des plus importants ministres. Je ne reviens pas ici sur les détails, présentés dans mes ouvrages¹⁰, mais je cite pour mémoire le procès de mars 1939 sur la terrible répression qui suit l'échec de la grève de novembre 1938 chez Renault, cette grève qui administre une remarquable leçon patronale dans la conduite de la lutte de classes, et une leçon sur le rôle de l'État au service du grand patronat. Elle mérite un petit arrêt. Le 24 novembre 1938, une grève, parfaitement légale de l'avis écrit du commissaire de police de Billancourt, entamée à 14h30 se solde par l'entrée en masse dans les heures qui suivent de la police¹¹ dans des conditions inouïes de brutalité – avec lesquelles vient de renouer la répression des manifestations de 2016 contre la « loi Travail » : c'est-à-dire avec une police qui donne de la matraque, qui insulte les ouvriers grévistes, qui leur tape sur la tête en criant : « un coup pour Blum ! un coup pour Thorez ! un coup pour Jouhaux ! » Une police qui anticipe directement, avec les mêmes fonctionnaires de police, la répression de sang de l'Occupation. C'est la même répression, avec les mêmes responsables et acteurs au sommet, et les

mêmes victimes, puisque Renault et tout son appareil sont en liaison quotidienne, je dis bien quotidienne, avec les autorités les plus élevées de la répression : François Lehideux bombarde de ses courriers le ministre de l'intérieur, le préfet de police, ainsi le 24 novembre, contre la grève¹², et le préfet de la Seine¹³, à propos de tout et n'importe quoi.

On peut à peine imaginer la minutie et l'inventivité de ses suggestions et exigences auprès des chefs de la police, dont je vais donner un seul exemple, sous le président du Conseil radical Daladier. Quand le Parti communiste est interdit par le décret-loi, le 26 septembre 1939, ça n'est pas la droite, c'est la gauche « raisonnable » qui est aux affaires : très exactement jusqu'au 21 mars 1940 où c'est l'homme de droite Paul Reynaud qui remplace l'homme de gauche Daladier, Daladier qui, avec des accents déchirants, décrivait, pendant la campagne électorale de 1936, la rapacité et la férocité des patrons de mines de charbon.

Sur la continuité entre la république agonisante et Vichy, le décret-loi Daladier du 26 septembre 1939 dispense de longs développements. Les dernières arrestations de résistants communistes de l'Occupation se font au nom de divers « chefs » de crimes, « terrorisme » et communisme : au printemps et à l'été 1944, la police de Vichy continue à arrêter, pour déporter les militants, pour les faire fusiller par les Allemands, sur la base du décret-loi Daladier du 26 septembre 1939. Et, lorsque le Parti communiste est interdit, la plupart de ses grands militants et responsables sont arrêtés et incarcérés (ou en fuite). L'occupant, renseigné et aidé par les dirigeants de l'État (Lehideux compris) et de l'appareil policier français, qui lui livreront ces chefs communistes, pourra aisément, désigner les otages : les communistes passeront alors du statut d'emprisonnés, à terme puis à vie, à celui, après remise au Reich depuis l'été et l'automne 1941, d'exécutés ou de déportés.

C'est depuis les interdictions d'août-septembre 1939 et la « drôle de guerre » que Renault, les siens et le capital financier français amorcent ce que Fernand Grenier, à Alger en mars 1944, appellera face à « l'homme de sang » Pierre Pucheu¹⁴, « l'extermination des cadres du mouvement ouvrier »¹⁵. Lehideux harcèle encore le préfet de la Seine le 19 mai 1940 (France déjà écrasée par la Wehrmacht) pour lui demander de fermer tous les cafés autour de Billancourt parce que les

militants communistes continuent à s'y rencontrer clandestinement - ordres aussitôt exécutés¹⁶.

Il existe dans Gallica, une collection de L'Humanité¹⁷, à laquelle vous avez accès si vous disposez d'un ordinateur, c'est une Humanité qui vaut vraiment d'être lue parce que vous y trouvez l'écho de la vie sociale, des luttes des travailleurs : c'est même, avant-guerre, la principale source de la connaissance du mouvement ouvrier, dimension syndicale comprise, grâce aux rapports quotidiens des correspondants du travail. Je renvoie à ce sujet au très bon livre de Jean Paul Depretto et Sylvie Schweitzer sur Renault, sur l'usine Renault dans l'entre-deux guerres¹⁸. L'Humanité est aussi une remarquable source politique. Et on s'aperçoit en lisant le compte rendu du procès de mars 1939 de Renault contre les grévistes de novembre 1938, parmi lesquels Jean-Pierre Timbaud, que leur défenseur, Me Moro-Giafferi¹⁹, décrit aussi précisément que les archives policières le fonctionnement du fascisme ordinaire à la SAUR : « j'accuse la maison Renault de provocation et j'exprime la crainte qu'il y ait parmi le patronat des extrémistes affolés. La direction de Renault est connue par l'opinion publique pour la violence des opinions publiques qu'elle manifeste et qu'elle pratique ». Moro-Giafferi explique comment la maison Renault soutient les cagouleurs, et révèle entre autres que, dans le dossier des enquêtes conduites depuis 1936 sur les cagouleurs, a été découvert un chèque de la Maison Renault. Il y a là une philippique que vous apprécierez sans doute beaucoup²⁰. Les lecteurs de cette intervention précise du très grand avocat peuvent comprendre autant que les chercheurs dépouillant les archives policières que la lutte des classes, en l'occurrence menée par Renault et son entourage, n'est pas une invention marxiste.

Du sabotage de la défense nationale à la production de guerre sous l'Occupation

Renault ne mène pas cette guerre impitoyable contre les combattifs pour pouvoir mieux produire d'armements au service de la France. Louis Renault, comme l'ensemble de ses pairs industriels et bancaires, ne veut pas entendre parler de la guerre française contre une invasion allemande. Vous pourrez lire la pléiade d'ouvrages publiés entre 1943 et 1945, qui vous montrent d'ailleurs qu'on disposait, à l'époque où les archives n'étaient pas ouvertes, d'une bonne connaissance de l'avant-

guerre et de l'Occupation : les gens bien informés hostiles à Vichy maîtrisaient alors des informations aujourd'hui pratiquement vouées au tabou par l'université autant que par la grande presse.

Parmi les ouvrages publiés sous l'Occupation (forcément) à l'étranger par des auteurs en exil, je vous recommande *Les fossoyeurs*, paru à New York en 1943, de Pertinax, autre nom d'André Géraud, journaliste d'extrême droite qui avait longtemps écrit dans *l'Écho de Paris*, un des meilleurs spécialistes français de politique extérieure, et, par exception dans sa catégorie, resté antinazi. Bon observateur des réalités de l'avant-guerre et de la trahison nationale des « fossoyeurs » de la république, Pertinax a cette phrase extraordinaire sur les patrons et en particulier sur les maîtres de forges, parmi lesquels s'inscrit aussi Renault qui possède une forge (à Hagondange, en Moselle, une des reliques de la défaite allemande offerte par l'Etat, autrement dit par le contribuable) : « Quelques-uns », a-t-il écrit diplomatiquement (il n'y eut pas d'exception) « ne reculèrent devant rien pour gagner le combat social, inattentifs à l'autre bataille. [...] Les "marchands de canons" [...] ont plutôt cherché à ne plus fondre de canons »²¹.

Cette guerre leur répugnait tant ils appréciaient leur bienfaiteur de l'autre côté de la frontière, qui défendait si bien pour les intérêts généraux du coffre-fort et du portefeuille, les leurs compris, c'est à dire Hitler. Comme ils détestaient la guerre, ils disaient comme Renault, qui le clama ouvertement dans ses ateliers en novembre 1939 : « "La Défense Nationale, je m'en fous; ce que je veux, ce sont "des Primaquatre, des Juvaquatre, des voitures qui paient", etc. »²² Donc, à l'époque où les militants communistes étaient en prison, Renault sillonnait ses ateliers en criant librement que la production de guerre, il n'en voulait point faire et n'en ferait pas.

En revanche, pendant l'Occupation, les « voitures qui paient » ont cessé d'être produites, parce que les Allemands n'en avaient pas besoin. Encore que, il faille le préciser, les statistiques du Comité d'organisation de l'automobile (COA) montrent que quand il y avait encore possibilité de monter pour les privilégiés quelques belles voitures dans le stock existant de Renault, on le faisait : la SAUR dans ce domaine était privilégiée comme pour le reste et par conséquent autorisée (par le COA) à monter les véhicules de tourisme requises par les éminences du régime qui

n'avaient pas encore leurs Juvaquatre, etc. Mais, en dépit de ce que nous ont conté les héritiers, ce n'est pas pour le prétendu « secteur français » ou « secteur civil » (il n'y en eut pas) que Louis Renault a travaillé sous l'Occupation.

Les héritiers ont disposé sans contradicteurs des grands moyens d'information pour affirmer que jusqu'à 65% de la production de la SAUR avait servi « le secteur civil » français. Si vous regardez les archives, vous percevez une autre réalité. Or, dans le cadre de notre travail commun sur Renault et de mes propres recherches professionnelles, j'ai travaillé, pendant plus d'un an, sur le Comité d'Organisation de l'Automobile. Ledit COA fut dirigé, ce qui ne vous surprendra pas, par le neveu chéri de Renault, François Lehideux, à partir d'octobre 1940. C'est même le tout premier Comité d'Organisation constitué en France (sur plus de 70), institution qui assurait en fait le maintien, sous un autre nom, des syndicats et groupements patronaux d'avant-guerre qui eux, à la différence de la CGT, ne furent pas dissous en novembre 1940. Groupés sur le modèle allemand de concentration si efficace (les Reichsgruppen), ils ont pris le nom français de comités d'organisation. Lehideux, qu'il soit ministre ou pas (il le demeure jusqu'en avril 1942), en occupe la tête du 1er octobre 1940, date de sa création, jusqu'en août 1944 (date où il sera arrêté et momentanément incarcéré).

Ayant obtenu de l'État la direction du secteur automobile remise à son neveu, qui a quitté officiellement la direction de l'entreprise mais est directement utilisable à son service quotidien, Louis Renault s'engage dans cette période de quatre ans où il a retrouvé le goût, comme de 1914 à 1918, de fabriquer du matériel de guerre, et même de ne plus fabriquer que cela. Non plus désormais pour le service présumé de la nation française, mais pour celui de l'Allemagne occupante et de sa Wehrmacht. Mais, nous ont certifié ses héritiers, « il n'a cherché à travailler que pour le secteur français », supposé « civil ». Sa production aurait irrigué la population française.

Mais Renault, dès qu'il revient en France fin juillet 1940, parce qu'il est allé aux États Unis - non pas comme nous l'ont raconté les héritiers pour aller organiser la résistance avant l'été de la défaite, mais pour aller s'occuper de ses vastes intérêts investis là-bas avant de revenir en France occupée -, annonce aux Allemands dès le 1er août qu'il est tout à fait disposé à construire le matériel dont ils ont besoin, et notamment des

chars. Des chars, grands dieux, pourquoi faire, la guerre étant quasiment finie avec la Débâcle-éclair de la France, ces chars qu'on n'avait pas lancés contre la Wehrmacht en mai 1940 ? Tout l'Ouest du continent a été vaincu, et la France avec le même éclat et, de fait, presque aussi vite (en trois jours) que la Pologne (anéantie en deux)... Qu'est-ce qu'on peut faire comme guerre encore, les chars n'étant pas envisagés pour écraser l'Angleterre, dernière cible à l'Ouest ? Eh bien si, il y en a encore une à faire et donc en août 1940, Louis Renault le « pacifiste » obstiné que la boucherie de la Première Guerre mondiale a dégoûté à jamais de la guerre²³, décide qu'il va réparer et fabriquer des chars pour les vendre aux Allemands.

Ah, nous ont juré ses héritiers, notre grand-père n'a jamais fabriqué de char ou de pièces de char. Et, s'il en a fait, c'est que ses usines étaient réquisitionnées. Gros mensonge ! Elles n'ont jamais été réquisitionnées ; il n'y a d'ailleurs pas eu d'usines réquisitionnées en France entre 1940 et 1942, voire pas avant 1944. La réquisition c'est quelque chose que le patronat français ne demande pas aux Allemands avant 1942 au plus tôt²⁴.

Nous nous occuperons de vos commandes mais soyez assez aimables pour prendre officiellement la direction des ateliers Renault de chars, demande Lehideux aux Allemands le 4 août, plus prudent que Louis Renault qui le 1er n'a formulé aucune requête de ce genre. « M. Lehideux a indiqué [...] que ce n'est pas au moment précis où l'on demande à l'industrie automobile et aux usines Renault de s'engager dans la voie de la collaboration avec l'industrie allemande qu'on peut demander aux cadres de l'usine d'effectuer les travaux qui apparaissent comme les plus pénibles pour leur sentiment national. Il fait part de la décision déjà prise [par Louis Renault le 1er août] de fournir les pièces de rechange de la fabrication Renault qui seraient utiles pour la réparation des chars, de donner tous renseignements utiles sur les pièces fabriquées au dehors, de faciliter le recrutement de la main-d'œuvre. Mais il demande avec insistance que la direction des travaux de réparations soit assurée par les autorités allemandes. »²⁵

À partir du moment où, dans les plaines russes dès juin-juillet 1941, s'enlise le Blitzkrieg qui devait faire plaisir à tout le monde et débarrasser la planète des Soviétiques, vous comprenez l'usage auquel sont destinées les commandes, de chars notamment, qui battent leur plein dans les premiers mois de 1941. Donc, Renault

veut bien fabriquer immédiatement des chars ou des pièces de chars, lui qui n'aimait que « les voitures [de tourisme] qui paient ». Et Lehideux s'en vient poliment demander aux Allemands d'affecter la fabrication des chars à deux ateliers de Boulogne-Billancourt (Fiat et Astra) que les petits-enfants qualifieront de « réquisitionnés ». Non, ils n'ont pas du tout été réquisitionnés par les Allemands, « la direction » (apparemment) allemande des ateliers concernés a fourni, à la demande expresse du neveu, une couverture à Louis Renault.

Et puis Renault a fabriqué plein d'autres choses, entre autres des camions. Il y a eu deux types de rois du camion du front de l'Est, les Américains, avec Ford et General Motors (c'est à dire Opel, à 100% de capital GM), pour le 3 tonnes ; et Renault, avec le 3 tonnes 5, champion français toutes catégories du camion pour le Reich. Je n'irai pas plus loin, vous verrez toutes les statistiques officielles du Comité d'Organisation de l'Automobile dans mon ouvrage Industriels et banquiers français sous l'Occupation²⁶. On ne saurait être plus modeste : ces statistiques sont largement fausses car la quasi-totalité des contrats franco-allemands étaient signés, directement par les organismes privés ou publics allemands et les entreprises françaises, sans passer par le filtre des comités d'organisation. Ce gommage statistique présentait en outre un énorme avantage fiscal. Donc du camion, exclusivement militaire, et du char, bien entendu.

Ce qui permet d'ailleurs à Renault de faire renaître l'usine maudite dont il ne voulait plus depuis la crise et dont il rouvre des ateliers dès l'armistice, à partir du moment où il ne peut plus fabriquer des « voitures qui paient », c'est-à-dire l'usine du Mans qui sera considérablement développée pour pouvoir fabriquer notamment des tanks et des pièces de tank. La production est considérablement augmentée mais il on ne peut voir dans la statistique officielle de la fabrication de chars, parce que les usines françaises fabriquent des pièces. Et ce d'autant plus systématiquement que, à la différence de l'industrie automobile française, son homologue allemande de la première moitié du 20^e siècle est une industrie de montage : en Allemagne, il n'y a pas d'usine intégrée comme en France avant et pendant la guerre, mais les usines automobiles montent des pièces de provenance très diverse. Par conséquent, la majorité de la production au bénéfice du Reich pendant toute l'Occupation

consiste en pièces. Ça vous explique pourquoi on fabrique des « chenillettes de chars » qui naturellement ne sont pas destinées là non plus au tourisme mais entrent exclusivement dans la fabrication des tanks.

Renault fabrique aussi des tracteurs, en masse, mais pas du tout parce que l'agriculture française a bénéficié de tracteurs sous l'Occupation. Il s'agit de tracteurs de transports de troupes et aussi de commandes de tracteurs pour l'Ukraine. La perspective que le Reich exploite l'Ukraine fait même exploser les commandes chez Renault et chez les autres constructeurs. Mais ça se gâte vite dans ce secteur parce que, à partir de la fin 1942, il n'y a plus d'espoir de tracteurs agricoles allemands en Ukraine. Ça ne se passe pas en Russie comme prévu, car la tactique soviétique ne consiste pas à ouvrir le pays pour le livrer à l'occupant, mais à se battre farouchement pour éviter que les territoires soviétiques ne tombent dans ses griffes : ce qui aboutit évidemment à des résultats très différents de ceux de la France si accueillante. Renault a tout livré, avions compris, bien entendu, avec, entre autres, la production de Caudron (100% Renault).

Renault a vendu des dizaines de milliers de camions, première de toutes les firmes automobiles qui n'ont travaillé que pour le Reich (et seul fabricant du 3 tonnes 5), comme vient s'en flatter le chef du COA de l'automobile Lehideux le 18 mai 1942, à Berlin, devant ses « amis », les généraux allemands Ehrard Milch et Wilhelm von Loeb : j'ai démontré ma volonté d'« entente entre la France et l'Allemagne » par l'« aide réelle et efficace » que j'ai apportée « à l'Allemagne [...] puisque 150 000 camions ont été livrés à l'armée allemande par les différentes usines françaises. » Même chose « sur le plan de la production [générale..], et, soit par mon fait, soit par celui de mes amis, de nombreuses fournitures ont été faites à l'armée allemande : des centaines de millions de commandes ont été réalisées dans les usines françaises, et une coopération économique dépassant les espérances que les autorités allemandes avaient pu former s'est développée entre la France et l'Allemagne. [...] J'agissais non pas en technicien, mais en homme politique, en homme qui faisait confiance à la sagesse politique de l'Allemagne et qui, en quelque sorte, tirait en chèque en blanc sur la compréhension politique et sur la largeur de vues des hommes d'État responsables de l'Allemagne. »²⁷

Vous comparerez ces documents d'époque aux « mémoires de défense » d'après-Libération selon lesquels, Renault en tête, les constructeurs automobiles ont travaillé à 65 % pour le « secteur civil » ou « français ». Pour mieux faire, Renault ne manque pas d'idées. Ses héritiers nous ont expliqué que leur malheureux grand-père était très malade pendant la guerre, et même « aphasique ». C'est un muet qui n'a cessé de discuter avec les Allemands, par exemple, depuis 1942-1943, pour faire échapper sa production aux conséquences fâcheuses des bombardements. Car Boulogne-Billancourt a fini par être bombardé, le 3 mars 1942 (bombardement d'ailleurs particulièrement meurtrier pour les ouvriers et la population). Le bombardement n'a surpris personne, et surtout pas Louis Renault, « célèbre collaborationniste parisien » qui, selon la grande presse américaine, avait organisé le 2 mars 1942, « tout juste 24 heures avant le bombardement des usines Renault de Boulogne-Billancourt », pour « célébrer la livraison [de leur] millième tank à l'armée allemande », un grand déjeuner mondain, auquel « participaient des officiers allemands, des barons de l'économie français et nazis ainsi que divers dirigeants des Usines Renault ». Immense surprise et terrible injustice, nous ont assuré les historiens complaisants et la télévision, selon lesquels « on ne fait pas de chars chez Renault [...] et on ne répare aucun char à Billancourt ». Pas du tout. Des bombardements en région parisienne étant logiquement prévus, le 28 février 1942 avait été conclu entre, d'une part l'État français, et, d'autre part, le consortium occupants et sociétés privées, dont Renault, un accord sur les « dédommagements » ou « dommages de guerre » dus auxdites sociétés travaillant pour le Reich : il permettrait d'imputer au contribuable français les dommages résultants des bombardements, anglais à l'époque.

Tout ceci est raconté en détail dans Industriels et banquiers, où nos grands synarques des ministères des finances et de la production industrielle devisent gaiement en mars-avril 1942 de ces questions d'indemnisation. Si Renault n'est pas le seul à être bombardé, c'est le groupe industriel le plus massivement indemnisé : des statistiques de 1943-1944 indiquent qu'il touche à peu près le quart des indemnisations de tout l'échantillon dont on dispose, autre signe de surface de l'entreprise²⁸.

Après les bombardements, l'« aphasique » Renault confère avec les Allemands pour pouvoir rouvrir ou développer des usines moins menacées par les bombardements : donc, délester les usines de Boulogne-Billancourt, les plus exposées, « décentraliser les ateliers » à travers toute la Région parisienne, développer la production au Mans et ailleurs, dans des installations plus discrètes.

Le dossier avance avec les Allemands jusqu'à l'été 1944, jusqu'à, au moins, un mois après le débarquement anglo-américain sur les plages de Normandie. Louis Renault ordonne encore à ses collaborateurs de tout faire pour maintenir la production, y compris grâce aux usines souterraines, qui, sur le modèle d'une Allemagne désormais soumise aussi à bombardements industriels, sont en construction en région parisienne. Elles pullulent, à la veille de la Libération de Paris, dans les champignonnières de l'Ouest parisien, « de la région de Maisons-Laffitte, Saint-Germain, près de Mesnil-le-Roi, dans la région de Carrières-sous-Bois », « dans les champignonnières de Sèvres » où, en avril 1944, les installations de Renault-Billancourt ont été transférées « en partie », pour être mises « à l'abri des bombardements. »

Knochen, le deuxième personnage de la police allemande en France, interrogé en janvier 1947, confirme aux Renseignements généraux ce que les archives ont décrit jusqu'en juillet 1944 : « La construction des usines souterraines s'est poursuivie sans discontinuer et surtout sans tenir compte de la situation militaire qui évoluait défavorablement. C'est ainsi que malgré le repli de la Wehrmacht aussi bien en Russie, en Italie qu'en Afrique, et même après le débarquement allié en France, les travaux se sont poursuivis comme si de rien n'était. Au moment où il a fallu quitter le sol français, ces usines étaient prêtes à fonctionner ». Louis Renault se posait en champion de cette ultime façon de servir, avec l'appareil de guerre allemand, ses propres profits²⁹, le tout, selon la coutume de l'Occupation, aux frais du contribuable français.

Cette hyperactivité conduite jusqu'au bout de l'Occupation allemande allait de pair avec un traitement de la classe ouvrière qui, on s'en doute, s'était sérieusement aggravé depuis l'été 1940. Ceux qui me succéderont à cette tribune évoqueront sans doute cet aspect des choses. En cela, Renault a été, comme pour le reste, semblable à ses pareils du capital financier

pendant la guerre, et à l'avant-garde d'une épouvantable politique de répression. Nous savons par les archives policières quelle a été l'intensité de la collaboration non plus seulement entre patronat français et police française, selon la tradition de la France d'avant l'invasion, mais désormais entre patronat français, police française et police allemande.

On l'a vu, Renault, Lehideux et l'appareil énorme de répression de la SAUR, des hauts collaborateurs de Renault aux exécutants, étaient avant-guerre en contact quotidien avec la police, à tous les niveaux de hiérarchie. Cette police française continuait sous l'Occupation à tout savoir des usines Renault, comme le prouvent tous les types de fonds policiers. Par exemple, fin 1941, un ouvrier sollicité d'aller dénoncer ses camarades de travail militants communistes depuis l'avant-guerre (considérés comme les « meneurs » des années combatives), est amené au commissariat de police de Billancourt. On lui soumet la liste des 20 000 ouvriers, et cet ouvrier intègre déclare qu'il ne reconnaît personne : « Baudin a été amené au fichier des usines Renault et après avoir consulté les 20 000 fiches avec les photos il n'a pu nous désigner cet ancien ouvrier qui travaillait avec lui en 1937 »³⁰. Or, effectivement, il n'y a plus alors à Boulogne-Billancourt que 20 000 salariés, contre 35 000 avant la guerre, ce qui atteste avec quelle minutie la liste est tenue à jour. On a là une des preuves que la police est quotidiennement informée, y compris sur le fichier des effectifs, par « la direction de Renault ».

Cette police française, déjà si violente avant-guerre, travaille désormais en symbiose avec la police allemande d'Occupation, avec tant d'ardeur que l'occupant a pu exercer une répression ravageuse avec des effectifs minimes : au plus fort de l'occupation allemande de la France, le Sipo-SD (qu'on appelle couramment Gestapo) n'y dispose pas de beaucoup plus de 3 000 hommes³¹. Car les dizaines de milliers de morts de la répression, majoritairement issus de la classe ouvrière, et bien davantage si l'on y ajoute les déportés, sont le résultat d'une collaboration policière au sein de laquelle les Français étaient ultra-majoritaires. Dans cette collaboration de sang, Renault s'est illustré comme tous ses pareils.

Renault a tant et si bien fait, en tous domaines, à commencer par sa contribution à l'économie de guerre allemande, qu'entre novembre 1941 et janvier 1942, après quelques semaines de

tractations, les Allemands ont agréé la requête présentée par Lehideux, au nom du COA et au bénéfice de son oncle, d'accorder à la SAUR un taux de profit exceptionnel. Hommage définitif au rôle primordial de Louis Renault dans la collaboration économique et dans la Collaboration tout court, et symbole du capitalisme et des privilèges de sa fraction la plus concentrée :

« Pour de petites entreprises : 6% du prix de revient

Pour de moyennes entreprises : 8% du prix de revient

Pour de grandes entreprises : 10% du prix de revient

Pour Renault, entreprise particulièrement importante à activités multiples : 12% du prix de revient. [...] Les représentants du COA ont [argué...] que, du fait des livraisons à la Wehrmacht, les ateliers sont susceptibles d'être bombardés par l'aviation ennemie et, qu'à ce titre, les firmes couraient des risques particuliers. »³² Observation faite le 13 janvier 1942, près de deux mois avant le bombardement de Boulogne-Billancourt.

C'est pour faire connaître certaines de ces vérités que les anciens de Renault et une historienne curieuse se sont unis depuis 2011 : pour que de l'énorme marais du mensonge historique se dégagent quelques gouttelettes de vérité, qui seront utiles pour l'avenir, parce que, on le sait, la connaissance de l'Histoire permet de se mouvoir avec un petit peu plus de facilité face aux rigueurs et aux mensonges du jour³³.

RENAULT : DE LA NATIONALISATION À LA PRIVATISATION

intervention de Pierre Fabre

Je vais traiter de Renault entreprise nationale, c'est-à-dire la période qui va du 15 janvier 1945 au 12 décembre 1994 date de sa privatisation définitive. Cet exposé sera centré sur trois questions.

Première question : les conditions de travail, de salaire, d'exploitation chez Renault entreprise nationale sont-elles meilleures que dans le secteur privé ? La réponse est non

Deuxième question : Renault entreprise nationale a-t-elle donné toujours priorité à l'intérêt national ? La réponse est non, elle a d'abord recherché le profit capitaliste.

Troisième question : Renault entreprise nationale a-t-elle été à la pointe des libertés syndicales et politiques dans l'entreprise ? La réponse est non.

Toutes les avancées sociales ou politiques n'ont été obtenues que par la lutte.

Pour bien comprendre ces trois non, il faut se replacer dans le contexte qui a amené à la création de la Régie Nationale des Usines Renault. Elle est issue de la lutte pour la libération du pays du joug hitlérien et de ses valets de Vichy, lutte de libération nationale et d'avancées sociales.

Après la défaite nazie à Stalingrad et le débarquement anglo-américain en Afrique du Nord, la fin de l'Allemagne hitlérienne devient à l'évidence qu'une question de temps. Le temps de l'après-guerre est venu et le patronat qui va jusqu'au bout satisfaire les exigences nazies dans le domaine de la production industrielle et soutenir au régime de Vichy, doit se préparer à cette évidence.

On assiste à une série de ralliements d'hommes politiques de tous bords, de hauts fonctionnaires, de patrons envers le général de Gaulle installé à Alger et chef du Gouvernement Provisoire de la République. Dans le même temps les partis qui agissent clandestinement en France occupée, les syndicats, les mouvements de résistance se regroupent au sein du Conseil National de la Résistance qui met sur pied, au côté de la lutte nécessaire pour la libération, un programme politique et social à appliquer après la libération. Programme qui prévoit sur le plan économique la punition du patronat, pour son attitude pendant l'occupation, par la nationalisation de ses moyens de productions et un vaste plan de protection sociale.

A la Libération la question se pose de passer des paroles aux actes. Si le général de Gaulle a eu le mérite de refuser la capitulation de juin 1940, en matière économique et sociale son opinion relève plus d'une conception réactionnaire que progressiste. Son premier souci est de rétablir l'autorité de l'État en s'appuyant sur la haute administration qui a servi sans état d'âme Vichy et a apporté toute son aide à l'occupant. Sur le plan économique les comités de production mis en place par Vichy et dirigés par le patronat demeurent en place et vont continuer à gérer l'économie pendant encore quelques années.

Il faut toute l'insistance du PCF, de campagnes de presse de l'Humanité pour que Renault qui symbolise la trahison patronale

soit mise sous séquestre en octobre 1944 et nationalisée le 15 janvier 1945. Remarquons que cette nationalisation confisque l'appareil productif possédé par Louis Renault mais pas ses biens personnels issus de l'exploitation des salariés. Le décret de nationalisation reflète bien le rapport des forces du moment. Confiscation, sans indemnisation - à la différence des autres nationalisations qui interviendront plus tard -, mais qui précise que l'entreprise reste dans le secteur concurrentiel, donc sans statut pour ses salariés avec un conseil d'administration et un PDG désignés par l'État, sans aucune représentation du personnel. C'est donc une entreprise capitaliste dirigée par l'État, dans un pays capitaliste et qui sera gérée comme telle. C'est la convention collective de la métallurgie qui en sera le cadre social. Elle sera adhérente au syndicat patronal. Le décret prévoit aussi la répartition des bénéfices : 1/3 pour l'entreprise, 1/3 pour l'État actionnaire, 1/3 pour le personnel. Disons tout de suite et nous détaillerons plus loin que ce faux partage des richesses n'a jamais eu lieu.

On doit à Renault, ou plutôt à l'ensemble de son personnel, d'importantes avancées techniques. Les machines transferts de 1946-47 vont permettre la production de masse, le hayon arrière qui équipe la 4L en 1961 va être repris par tous les constructeurs, les robots, l'informatique naissante et autres équipements industriels, vont pendant des années constituer un de ses points forts.

Dans ces conditions politiques, l'exploitation des salariés ne peut pas être différente chez Renault de chez les autres constructeurs. Les progrès techniques ne servent pas à améliorer les conditions de travail, la peine des ouvriers, mais à réaliser le maximum de profits. Cela dans tous les secteurs de production. Si la littérature s'est focalisée sur les chaînes de montage, j'y reviendrai, les autres secteurs sont aussi durs, usant pour les hommes qui y travaillent.

Les forges, en est un exemple parfait. Le bruit rend sourd, la chaleur oblige à boire 5 à 6 litres de liquide par jour, la manipulation de lourdes pièces brûlantes, la poussière attaque les poumons, les accidents quotidiens aux mains, aux pieds, font de ce département un enfer. Le journal de la section syndicale dénombre que sur quinze ans, un seul forgeron avait réussi l'exploit de partir en retraite à 65 ans, 57 étaient morts entre 41 et 61 ans. En 1967 les forgerons ont porté en terre sept des

leurs. La direction qui ne fait rien pour améliorer les conditions de travail se fend d'une couronne à chaque enterrement. Le journal des communistes de Renault, « l'Écho des Métallos », écrit le 28 février 1964 « La forge tue ? Non ! La direction, le patron, le capitalisme tuent »

L'installation de nouvelles machines augmentent la productivité au détriment des hommes. Sur les nouvelles machines 8 hommes fabriquent 12.000 pièces par jour contre 2.600 avec les anciennes, ou encore 4 travailleurs produisaient 6.000 pièces, après modernisation cinq en produisent 13.000. Le tout sous l'œil indifférent des médecins du travail salariés de Renault qui trouvent l'air des forges aussi pur qu'ailleurs et les ouvriers en excellente santé. Lorsque ces ouvriers n'en peuvent plus, ils sont retirés des forges et affectés à des postes dit doux : gardien, garde vestiaire voire manœuvre, avec perte de salaire. Avec une double peine puisque le calcul du montant de leur retraite va en être affecté.

Ces conditions de travail se retrouvent aux fonderies, à l'atelier dit du caoutchouc où travaillent de nombreuses femmes, partout dans l'usine quelque soit l'endroit c'est la course à la rentabilité. Cette course conduit à des absurdités dont les travailleurs font les frais. Ainsi le 14 janvier 1964, 710 forgerons sur 860, ceux des fonderies au total 2800 ouvriers sont mis au chômage pour la journée. Motif : l'inventaire des stocks montre qu'il y a trop de pièces. Un délégué remarque avec raison « ce sont encore les travailleurs qui ont produit beaucoup, à des cadences trop élevées qui sont pénalisés ».

Le travail à la chaîne a suscité des milliers d'articles écrits par des gens qui n'y ont jamais travaillé un seul instant, qui ne comprennent pas la révolte des ouvriers spécialisés (OS) qui y sont asservis. Ils ont oublié dans leurs savantes études un élément déterminant : l'exploitation capitaliste. C'est la direction qui fixe au départ la rentabilité des voitures produites, le profit qui doit être réalisé sur chacune d'entre elle. A partir de là s'organise les moyens de production à mettre en œuvre pour atteindre l'objectif. Dans cette mise en œuvre, les hommes ne sont que le prolongement de la machine. Le poste de travail n'est pas conçu pour lui, mais pour la rentabilité maximum.

A voir une chaîne de montage, automobile ou autre, tout paraît tranquille. La chaîne avance sans hâte, les ouvriers ne courent pas comme Charlot dans les Temps Modernes et pourtant....

Quand Billancourt produit 1100 voitures par jour, pour les ouvriers en chaîne cela signifie que toutes les minutes une nouvelle voiture se présente devant leur poste de travail et qu'ils ont un mètre à parcourir pour accomplir les opérations qu'ils sont chargés d'effectuer. Ils installent sur la voiture qui passe devant eux différents éléments, utilisant visseuses pneumatiques, ou autres outillages. Parmi les postes les plus pénibles celui des ouvriers qui travaillent dans les fosses, les bras levés toute la journée. On imagine sans effort la dureté de ces postes où rien n'est réfléchi pour soulager la peine des hommes. Les délais de montage, établis à partir des chronométrages sont calculés au plus juste. Impossible de prendre le temps d'allumer une cigarette, d'échanger une phrase avec son voisin encore moins de satisfaire un besoin naturel. Il faut attendre les pauses - une de 8 minutes, l'autre de 6 minutes par jour - pour souffler. Il est fréquent de voir arriver avant l'heure des ouvriers qui préparent le travail qu'ils vont devoir effectuer, tel que mettre la rondelle sur la vis pour gagner quelques dixièmes de seconde ou d'autres petits travaux préparatoires pour tenir la cadence imposée.

A cela s'ajoute l'étude de poste qui fait appel à deux notions : La sélection des ouvriers. Il s'agit de choisir l'ouvrier en fonction de ses aptitudes pour donner le meilleur résultat sur un poste de travail donné. Pour cela il est fait appel à des techniciens pour l'étude des mouvements à réaliser, au service psychotechnique et à la médecine du travail qui réalise une véritable sélection humaine. La machine exige, l'ouvrier doit suivre.

La cotation du poste. Elle consiste à déterminer une série de points servant à définir le salaire sur chaque poste. On voit sans mal le profit tiré par Renault de ce salaire individualisé, celui de jouer sur la division des ouvriers faisant un travail aussi abrutissant à un poste comme à un autre. Dénoncé dès son installation en 1955 par la CGT, il faudra attendre 1975 pour la voir disparaître et être remplacée par une grille de salaire, ou en fonction de leurs qualifications tous toucheront un même salaire. Dans cette conception de la production, la hiérarchie ne joue aucun rôle technique. Elle ne s'y risque d'ailleurs pas. Son seul rôle est d'assurer par tous les moyens la production journalière exigée. Cela entraîne des conflits permanents entre ouvriers et maîtrise, conflits le plus souvent justifiés, mais qui détournent la colère : le seul responsable c'est le patron.

L'affirmation faite au début de cet exposé sur la dureté de l'exploitation des ouvriers confirme dans ces quelques exemples, qu'il serait possible de multiplier presque à l'infini, que l'exploitation est identique dans l'entreprise nationale que dans le privé. Au cours de son histoire d'entreprise nationale, Renault a connu plusieurs étapes, toujours en liaison avec le développement des besoins et des exigences du capitalisme.

D'abord celui de la reconstruction de ses usines ravagées par la guerre. Ensuite celui du développement de la production, qui lui impose d'importants investissements sans que l'État seul actionnaire joue son rôle par des augmentations de capital. Pour l'essentiel ces investissements seront réalisés sur les fonds propres de Renault, au détriment des salariés.

En 1950 commencent les travaux pour une nouvelle usine à Flins dans les Yvelines. Avec un double but : augmenter la production en embauchant les ouvriers agricoles chassés par la modernisation de l'agriculture mais surtout, pense la direction, moins combatifs que ceux de Billancourt. L'avenir dira qu'elle s'est trompée. Puis viendra les usines de Cléon, de Sandouville, de Douai pour employer les mineurs chassés par la fermeture des puits, Grand Couronne, Lardy. C'est l'aménagement du territoire voulu par le pouvoir, imposé à l'entreprise nationale sans tenir souvent compte de ses intérêts industriels et surtout sans apport financier. Le cas le plus flagrant est la réorganisation du poids lourd avec la reprise de Berliet-Citroën et sa fusion avec Saviem, filiale de Renault, pour donner naissance à Renault Véhicule Industriel.

L'autre étape est celle de la mondialisation. Dans les années 1970 celle-ci est à l'ordre du jour. La direction de Renault n'a pas attendu pour y prendre une part active. Elle est déjà présente depuis l'avant-guerre en Belgique, puis dans l'Espagne de Franco, en Turquie où elle exploite une usine en collaboration avec les militaires qui se sont emparés du pouvoir, en Argentine, Colombie, Chili. Cette mondialisation a pour but de conquérir les marchés locaux sans réimportation de véhicule en France, sauf avec la Yougoslavie ou un accord permet la fabrication de 4L qui seront vendues en France et en Europe.

Dans les années 1977-78, la direction explique sa politique de mondialisation devant le Comité Central d'Entreprise. « Il existe dans le monde trois marchés ouverts. En Europe il est pratiquement à saturation et devient un marché de

renouvellement, au Japon mais il est impénétrable du fait de la culture japonaise, seul le marché américain est accessible » et prend la décision, malgré les réserves des élus CGT, d'acheter un constructeur américain American Motors Corporation. Celui-ci possède deux usines vieillottes dans l'état du Wisconsin. Suivra quelques années plus tard la construction d'une usine de moteurs au Mexique. Face à Général Motors, Ford, Chrysler c'est un combat perdu d'avance.

Une décision de cette importance n'a pu être prise sans l'accord de l'Etat au plus haut niveau. Les ambitions de conquête du marché américain par Renault sont un signal clair pour le capitalisme français « faites comme Renault aller chercher le profit où il est, en Amérique ». Ce n'est pas la première fois que Renault va aux USA. En 1957 Renault y lance la vente de la Dauphine, une petite voiture sympathique qui rencontre dans un premier temps un vif succès mais qui se transforme en désastre devant la campagne des constructeurs américains voyant d'un mauvais œil l'arrivée d'un concurrent sur ce qu'ils considèrent comme leur chasse gardée. Les ventes sont stoppées net, les voitures pourrissent sur les quais de New-York. Ce sont comme d'habitude les ouvriers qui vont payer ces erreurs de la direction : 3000 licenciements à Billancourt.

Même chose avec AMC. Très vite, le succès n'est pas au rendez-vous. Mois après mois l'usine est en déficit. Comme la Régie n'a pas les moyens financiers, elle emprunte aux banques américaines qui avancent sans rechigner les centaines de millions de dollars. Hostiles par principe à la nationalisation, elles ont bien compris l'avantage d'avoir affaire à une entreprise nationale dont le seul actionnaire est l'État qui lui est toujours solvable.

Ce sont les ouvriers américains qui sont les victimes. Les jours de chômage se multiplient, les salaires sont bloqués, les libertés syndicales remises en cause. Malgré la politique anti-cégétiste et anticommuniste de leur confédération syndicale, le syndicat d'AMC décide de nouer des relations avec les syndicats français et avec le premier d'entre eux, largement majoritaire, la CGT. A chaque fois que cela a été nécessaire la solidarité ouvrière n'a jamais fait défaut de la part de la CGT dans la lutte contre l'exploiteur commun.

Mais ce sont les travailleurs français, l'emploi, qui vont faire les frais de cette politique. En 1985 Renault a laissé dans cette

aventure 24 milliards de francs de perte. Sans se lasser, la CGT, le PCF vont mener une bataille pour expliquer qu'il faut, en trouvant une solution qui sauvegarde AMC en tant qu'outil industriel américain, cesser cette aventure américaine qui conduit Renault à sa perte. La direction, soutenue par la CFDT, FO, la CGC, rejette les propositions de la CGT, avec le soutien sans faille de l'État. Ce serait reconnaître l'échec de cette tentative de mondialisation, un contre-exemple pour le capitalisme français. La solution la direction pense la trouver en associant les syndicats à une politique de baisse des coûts, en premier de la masse salariale par des suppressions massives d'emplois. La conséquence directe de ces suppressions massives d'emploi c'est que, pour maintenir le profit, il faut abandonner la production de petites voitures qui rapportent peu à l'unité et donc monter en gamme, vendre plus cher. Il faut choisir entre la marge et le volume. A l'issue des discussions la CGT refuse la politique proposée et demande à la direction la consultation du personnel par un vote pour ou contre ces propositions. Vote refusé par la direction mais organisé dans les ateliers et bureaux, à bulletin secret, par la CGT. Le résultat est sans appel. A 80% le plan de la direction est refusé.

Cette situation ne reste pas dans l'entreprise. Elle fait l'objet d'un débat national. En janvier 1986 F. Mitterrand déclare : « Renault, je m'en occupe ». Le PDG, Bernard Hannon qui a échoué à faire passer en douceur son plan est remplacé manu militari par un autre, Georges Besse qui arrive avec pour mission de continuer l'aventure américaine et de redresser la situation financière. Avec les solutions capitalistes les plus classiques : suppressions d'emplois, vente des filiales, fermeture de sites, pression sur les salaires sans oublier, j'y reviendrai la répression syndicale en premier contre la CGT, la seule qui refuse cet affaiblissement du groupe Renault, sa transformation d'un groupe industriel intégré en usines tournevis assurant le montage de pièces achetées à des sous-traitants. Sont liquidés sans état d'âme les secteurs dans lesquels Renault est en pointe, l'électronique embarquée et les robots. Sans pour autant être en mesure de redresser la production d'AMC, sa situation financière ce qui conduira en 1988 l'Etat et la direction à jeter l'éponge et à vendre AMC à Chrysler.

Au grand soulagement du syndicat d'AMC et des salariés. Entre les positions de la CGT Renault et les syndicats d'AMC les

discussions ont été vives. Nous voulions que Renault quitte les USA en assurant l'avenir de l'entreprise et de l'emploi et eux voulaient qu'il reste quel qu'en fut le prix à payer pour Renault. Après la vente à Chrysler nous avons reçu, Roger Sylvain et moi une lettre du secrétaire du syndicat d'AMC, Rudy Kuzel « Maintenant que la vente d'AMC à Chrysler a été signée, je voudrais vous remercier pour le rôle que vous avez joué dans la décision de Renault de vendre AMC. Vous avez toujours été honnêtes et ouverts avec nous et nous étions bien sûr au courant de votre position en faveur d'un désinvestissement de Renault en Amérique du Nord. Nous avons été avertis par plusieurs personnalités du mouvement syndical soit français [je précise la CFDT], soit américain [je précise la fédération de la métallurgie UAW anti-cégétiste et anticomuniste] que tout contact avec la CGT serait suicidaire pour nous. On nous a dit que votre position en faveur d'un désinvestissement ne pourrait que se dresser contre les intérêts des travailleurs de Renault en Amérique aussi bien qu'en France. Comme vous le savez, nous n'avons pas pris en compte ces avertissements et nous avons continué à développer des rapports qui sont vraiment uniques et qui s'appuient sur la solidarité internationale syndicale. Bien qu'à l'époque nous n'ayons pas trouvé votre solution réaliste, votre position a toujours été que Renault devait se retirer de manière que ce soit dans l'intérêt des travailleurs français et américains. Maintenant il semble que c'est exactement ce qui s'est passé ». Quand je relis cette lettre, je me dis qu'au fond, quand on a une position de classe, c'est toujours la bonne solution qui est trouvée.

La réponse à la deuxième question est bien non, l'entreprise nationale gérée comme une entreprise capitaliste n'a pas, sur l'ensemble de son existence servie en premier l'intérêt national.

Mais c'est bien en matière sociale que la politique de la régie va le plus coller à celle de l'État.

La Libération du pays en 1944 n'est pas la fin de la guerre qui va se poursuivre encore jusqu'au 8 mai 1945. Le pays sort épuisé de la guerre. Ses transports, ses infrastructures, ses usines sont détruites ainsi que des milliers d'immeubles suite aux bombardements anglo-américains. Le rationnement des produits alimentaires, des vêtements, des chaussures, va perdurer

encore plus de deux ans. Le chauffage n'est pas ou mal assuré faute de moyens de transport et au délabrement des mines. L'espoir né de la Libération s'amenuise et très vite c'est la déception qui s'installe. Sous la pression des forces patronales et de droite, à la question de qui va payer les conséquences de la guerre, la réponse est la classe ouvrière et le peuple. Malgré les avancées obtenues telles que la Sécurité Sociale, le statut des fonctionnaires, de l'EDF, des mineurs, les CE, c'est sur la question des salaires que l'affrontement se produit.

Par tous les moyens, gouvernement et patronat vont s'opposer aux augmentations des salaires, en limiter la portée quand la pression devient trop forte. Des grèves éclatent pour les salaires, l'une d'elle va servir de prétexte pour rompre l'unité issue de la Résistance. Le socialiste Ramadier, Président du Conseil exclu du gouvernement les ministres communistes qui ont apporté leur soutien aux grévistes de Renault en avril 1947. Ce prétexte cache une réalité plus profonde. Les forces du capital, sous la direction de l'impérialisme américain, ont repris la main contre les peuples, contre l'Union Soviétique. C'est le renversement des alliances issues de la deuxième guerre mondiale, la lutte de classe portée à son plus haut niveau entre le capitalisme et le socialisme. Ce sera ce qu'il est convenu d'appeler la guerre froide, avec pour la France l'acceptation du plan Marshall, la construction européenne, les guerres coloniales.

Pour les jeunes générations il est difficile de s'imaginer toute la violence de cette période. Non seulement violence de la répression, mais l'intensité de la bataille idéologique pour faire reculer, voire anéantir les idées de résistance au capitalisme, encore plus du changement de société, avec en prime le poids des guerres coloniales qui vont empoisonner toute la période 1946-1962. C'est l'honneur de la classe ouvrière, des organisations de lutte qu'elle s'est donnée, d'avoir mené de front et avec succès, l'action pour les salaires, de meilleures conditions de vie, l'augmentation des congés payés et le soutien aux luttes des peuples coloniaux pour leur indépendance et pour la paix dans le monde.

Le journal du CE écrit au printemps de 1947 « Les entreprises nationalisées deviennent dans leur ensemble des îlots de résistance à toute action ayant pour but d'élever le niveau de vie des travailleurs ». C'est bien vu. Les gouvernements successifs

par la politique salariale qu'ils mènent dans les entreprises nationales donnent l'exemple au patronat pour le refus d'augmentation des salaires. S'ouvre chez Renault comme ailleurs une longue période de lutte où la classe ouvrière doit faire face non seulement à la répression patronale mais aussi à celle de l'État sous la forme d'interventions policières comme en novembre-décembre 1947, ou mars 1950. Le 28^e Congrès de la CGT en juin 1951 dresse le bilan de cette répression : «Au cours de nombreuses grèves pour les salaires la police est intervenue avec une plus grande brutalité que dans le passé. 13 prolétaires ont été assassinés par la police, 2 par les nervis du RPR (nom du parti gaulliste à l'époque) au cours des grèves. 3500 travailleurs ont été poursuivis devant les tribunaux, 1200 condamnés à des peines de prison, d'amendes, de dommages et intérêts». Sans parler des sanctions dans l'entreprise : licenciement pour activité syndicale, brimade sur les salaires ou les conditions de travail pour les militants syndicaux de la CGT. Il faut y ajouter les arrestations des dirigeants syndicaux tel A. Le Léap, secrétaire général de la CGT, le passage à la clandestinité de B. Frachon, autre secrétaire général, de dirigeants du PCF et de nombreux autres pour soutenir la lutte des peuples d'Indochine pour leur indépendance, le refus de la politique de réarmement sous la houlette de l'impérialisme américain.

Sans parler des campagnes de propagande contre ceux qui se battent contre la politique patronale et gouvernementale, pour les salaires, les conditions de travail et la paix, ils sont accusés de vouloir saper l'économie française, d'être aux ordres de Moscou et du communisme international dans le but de prendre le pouvoir en France. A part cette dernière accusation, en 2016 comme à chaque fois que les travailleurs agissent pour la défense de leurs droits ils trouvent les mêmes face à eux, avec les mêmes méthodes, la même argumentation.

Dans la répression, Renault, par tous les moyens, tient sa place et donne l'exemple au patronat. Ainsi, en 1952 se tient un procès intenté par la Régie contre les syndicats CGT et CFTC pour avoir osé apposer dans l'usine une affiche affirmant que le bilan est truqué et que les travailleurs sont lésés par rapport à l'ordonnance de 1945. Le procès est un échec pour la direction. Dès qu'elle le peut la direction frappe dur. En février et juin 1952, à l'occasion de jours de grève qui ne recueillent pas le soutien de la majorité des salariés, elle fait intervenir la police

pour évacuer les piquets de grève. De violents affrontements éclatent entre la police, les grévistes et les non-grévistes qui refusent les brutalités policières, et se soldent par le licenciement de 265 salariés de la CGT et du PCF. La direction pense avoir porté un coup à ceux qui s'opposent à sa politique de blocage des salaires, d'augmentation des cadences. Elle doit déchanter très vite. Aux élections des délégués du personnel qui se tiennent en mai la CGT recueille 70% des voix. Tout en pratiquant la répression, le patronat, la direction de Renault, mettent en œuvre d'autres moyens pour exploiter : les accords d'entreprises qui visent à intégrer syndicats et salariés à leur propre exploitation. Moyennant quelques miettes ils comportent tous des mesures anti-grèves. Je veux m'arrêter sur l'accord Renault de 1955 dont la signature par la CGT constitue un modèle de démocratie syndicale et ouvrière.

En septembre 1955 la direction propose à la signature des syndicats un accord. Il intervient après une longue période de lutte dans les ateliers et services sous des formes diverses. Il prévoit : une augmentation de salaire de 4%, puis 4% pour 1956 et 57, la troisième semaine de congés payés, le paiement intégral de tous les jours fériés, une retraite complémentaire à gestion paritaire alimentée à part égale par les salariés et Renault. Si les augmentations de salaires sont jugées insuffisantes par le syndicat Renault, les trois semaines de congé, le paiement des jours fériés, sont des avancées importantes qui ont fait l'objet de luttes nombreuses. Mais, parce qu'il y a un mais... l'accord prévoit aussi que « les parties signataires ne doivent recourir ni à la grève ni au lock-out avant d'avoir épuisé les possibilités conventionnelles » assortie d'un abattement de 20% sur la prime trimestrielle en cas de grève de 24h.

Le syndicat demande à consulter ses adhérents et les travailleurs, tandis que la CFTC, la CGC et le SIR (syndicat indépendant Renault) signent sans hésitation. La direction refuse la consultation des salariés, tandis que le syndicat organise partout où c'est possible des réunions d'explication et de consultation. Au sein du syndicat les discussions sont vives. Deux points accrochent : la clause anti-grève, la retraite complémentaire. Les discussions s'éternisent sans qu'une majorité se dessine. Il est convenu de convoquer une assemblée générale des syndiqués. Il faut se représenter la complexité

d'une telle initiative. Après une journée de travail de 9h, plus le transport, prendre le temps de se réunir pour décider de la position de son syndicat est le sommet de la démocratie syndicale. Benoit Frachon, secrétaire de la CGT participe à l'assemblée. La discussion qui va durer trois heures est souvent houleuse. Frachon y contribue en disant en substance : « c'est le résultat de vos luttes qui comporte d'importantes avancées, prenez-les. Les clauses anti-grèves vous les ferez tomber ». A l'issue de l'assemblée il est décidé de consulter les syndiqués en donnant une opinion favorable à la signature. 70,78% se prononcent pour. Six mois après, une grève de trois heures à l'appel de tous les syndicats a lieu. Les clauses anti-grèves ne troublent pas les ouvriers. La direction encaisse sans réagir.

Moins d'un an plus tard, alors que de nombreuses entreprises sont obligées de passer elles aussi aux trois semaines de congé, l'Assemblée Nationale étend par la loi cet acquit à tous les salariés.

1955 me paraît être le moment pour aborder la lutte pour la paix, contre les guerres coloniales que la classe ouvrière, le peuple ont mené depuis 1947.

Les deux bombes nucléaires larguées sur le Japon, n'étaient pas destinées à terminer la guerre, comme le prétendent les USA et leurs soutiens. Le Japon était à genoux. Il avait commencé des négociations en vue de sa capitulation. Ces bombes étaient un avertissement à l'Union Soviétique, aux peuples du monde qui aspiraient au progrès social, pour leur dire : « attention, nous impérialisme américain avons le moyen de vous anéantir si vous ne vous pliez pas à nos exigences ». Le plan Marshall, le relèvement accéléré de l'économie allemande, sa remilitarisation, puis la création de la CEE, crée un réel danger de guerre. « La paix est suspendue à un fil » selon la formule de M. Thorez.

En mars 1950, le Conseil Mondial de la Paix lance depuis Stockholm sous forme de pétition mondiale un appel simple « Nous considérons que le gouvernement qui, le premier utiliserait contre n'importe quel pays l'arme atomique commettrait un crime contre l'humanité et serait traité comme criminel de guerre ». Cet appel va recueillir 14 millions de signatures en France, 500 millions dans le monde. Il porte un coup décisif à tous ceux qui auraient la volonté de déclencher un conflit nucléaire.

Chez Renault un large front des partisans de la paix se constitue qui va bien au-delà des opinions politiques et syndicales et va contribuer au succès général de l'appel. Il faudra plusieurs semaines pour faire le tour avec des prises de contacts individuels et obtenir les signatures dans toutes les catégories du personnel.

Depuis 1946 la France est engagée dans des guerres coloniales, la répression des mouvements qui réclament l'indépendance des colonies. Aux peuples, que la France a mobilisé sous couvert d'un combat pour la liberté pendant la guerre, elle répond par la guerre et la violence au moment de passer des paroles aux actes.

Dans ce qui s'appelle l'Indochine (Vietnam, Laos, Cambodge), les peuples de ces pays, après avoir mené la lutte armée contre l'occupant japonais, proclament leur indépendance en août 1945. De Gaulle, Président du Gouvernement Provisoire, ne l'entend pas de cette oreille. Il envoie au Vietnam la deuxième division blindée pour rétablir l'ordre colonial. De premières escarmouches ont lieu. Après le départ du gouvernement de De Gaulle des discussions ont lieu entre la France et le Vietminh qui débouchent sur des accords que la France ne respectera pas. Elle fait bombarder le port d'Haiphong, c'est le début d'une guerre qui se terminera par la défaite de Dien Bien Phu en mai 1954 avec la création provisoire d'un État au nord et au sud du 37ème parallèle. Cette guerre va coûter cher en hommes, en destructions, en argent. Un mouvement pour mettre fin à cette guerre va se développer en France au fur et à mesure que celle-ci dure. Renault va y participer par des débats, des pétitions, des manifestations pour y mettre un terme. Action contre le départ de deux automitrailleuses construites dans la plus grande discrétion à Billancourt, action du CE contre la perspective de fabrication d'armement. Adhérents de la CGT et du PCF y prendront une part décisive.

Le 1er novembre 1954 le peuple algérien, las des promesses non tenues, prend les armes pour son indépendance. Va commencer une guerre qui se terminera en 1962 et qui entraînera la disparition de la 4e République et le retour au pouvoir de De Gaulle. Dès le 3 novembre 1954 la direction de la CGT appelle à la reconnaissance de l'indépendance de l'Algérie, pour la paix, seule organisation syndicale à avoir cette position. Même position pour le PCF, seul lui aussi à avoir cette position.

en tant que parti politique, face à tous les syndicats et partis qui proclament que «l'Algérie, c'est la France». Position difficile à tenir face à l'idée profondément ancrée, que oui l'Algérie c'est la France. Il faut expliquer, revenir sur les racines du colonialisme, sur la volonté des peuples d'être libres, de décider de leur sort, mais aussi sur la présence d'un million d'Européens qui y vivent. Le rappel des réservistes, l'envoi des appelés en Algérie, amènent de premières réactions. Pétitions, débrayages, poursuites des contacts avec les soldats par l'envoi de mandats, produit des collectes organisées dans l'atelier, manifestations hors de l'usine, actions contre le racisme que certains développent vis-à-vis des trois mille travailleurs algériens présents dans l'usine. Au fur et à mesure que le conflit se prolonge, l'opinion évolue, l'idée de l'indépendance grandit et avec elle la fin du conflit. En avril 1961 la tentative de putsch de généraux à Alger est brisée par l'appel de de Gaulle à l'armée, mais aussi et surtout par la grève générale à l'initiative des syndicats. Un débrayage a lieu à Billancourt suivi d'un meeting géant sur l'esplanade de l'île Séguin. Ce qui n'empêchera pas les pires des tenants du colonialisme, l'OAS (1), de multiplier les exactions en Algérie comme en France, la répression qui fera des centaines de morts parmi les Algériens qui manifestent à Paris en octobre, ou parmi les manifestants contre l'OAS qui vont périr au métro Charonne en février 1962. Sur les 9 morts tous étaient membres de la CGT, 8 du PCF. La grève générale, à laquelle Renault participe, va permettre la signature entre la France et le gouvernement provisoire algérien de l'accord sur l'indépendance de l'Algérie et la fin des combats.

Cette défaite du colonialisme va mettre fin à la présence coloniale française dans le monde. Elle va aussi permettre à la classe ouvrière de développer la lutte revendicative et politique contre le capital, de remporter d'importantes avancées dans les salaires ou la 4e semaine de congés payés obtenue chez Renault dès 1962.

Renault, comme toute l'industrie, a toujours eu recours à la main d'œuvre immigrée. Indochinois entre 1914-1918, russes fuyant la révolution, espagnols républicains, italiens, Algériens, tous sans distinction, y ont connu l'exploitation

En 1961 est lancée à Billancourt une nouvelle voiture, la 4L. Cela va modifier profondément les conditions de fabrication par la présence massive, pour ne pas dire exclusive de personnel

immigré dans les ateliers. Si la présence de travailleurs immigrés est une constante dans les entreprises, il s'agit là d'une toute autre dimension. Ces travailleurs, issus du Maghreb ou des anciennes colonies françaises d'Afrique, en plus du déracinement, de l'insécurité liée à la carte de travail, en l'absence de toute tradition de luttes sociales va poser au mouvement politique et syndical des problèmes nouveaux qu'il prendra à bras le corps. Bien sûr, ils vont vite se rendre compte de l'exploitation à laquelle ils sont soumis. Encore faut-il qu'ils prennent conscience que leur exploiteur n'est pas le petit chef qui les pousse à aller toujours plus vite mais que c'est le patron, le système capitaliste qui est responsable de leur exploitation.

Cela va être le long et patient travail d'explication mené par la CGT et le PCF auprès d'eux, pour surmonter les divisions nationales, les préjugés, la barrière de la langue. Les cours d'alphabétisation donnés par le CE vont être d'une aide précieuse. Petit à petit vont se révéler parmi ces travailleurs des dirigeants, qui vont tout naturellement prendre toute leur place dans les organisations de la CGT et du PCF.

Je veux à ce moment de mon intervention rappeler le nom de Logbi, premier délégué du personnel élu sur la liste présentée par la CGT, ou encore celui de Dioni Preira, sénégalais, élu au CE alors qu'il était inéligible du fait de la loi qui précisait que seules les personnes de nationalité française pouvaient être élues. La direction de Renault aurait eu là, la possibilité de faire avancer le droit social en fonction de la modification du personnel intervenue depuis 1946. Elle n'en fit rien et, après jugement Dioni fut déclaré non élu. A l'époque l'affaire fit grand bruit. « L'Humanité » mena campagne, les députés communistes prirent le relais, la loi fut modifiée.

Aux diverses élections professionnelles, les travailleurs immigrés trouvèrent toute leur place sur les listes de la CGT Renault, dans les organes de direction tant syndicale que politique. A la Régie comme dans toutes les entreprises, par la voie du règlement intérieur les organisations politiques sont interdites. Les salariés perdent leur statut de citoyen en passant les portes. Les actions politiques menées à l'intérieur le sont toujours dans une situation de rapport de force, que ce soit l'affichage de « L'Humanité » dans certains ateliers ou les réunions pendant le temps de repas qui nécessitent de faire preuve d'une grande imagination pour les réussir. Lorsque la situation change la

répression se fait brutale. 1978 voit le licenciement de Michel Certano, secrétaire du syndicat CGT de Billancourt, licencié pour avoir accompagné une délégation de grévistes qui retiennent quelques heures le PDG pour obtenir l'ouverture de négociations sur leurs revendications. Il sera réintégré, avec une forte pression des salariés et de la CGT à tous les niveaux, en 1981. En 1988 le secrétaire de la section Renault du PCF entré dans l'usine est kidnappé par les sbires de la direction, jeté dans une voiture et abandonné dans le bois de Meudon. Jamais la direction n'a fait un pas vers la reconnaissance de l'activité politique à l'entreprise.

1968 fut la première grande lutte revendicative que vécurent les travailleurs immigrés. Les succès arrachés au patronat et au pouvoir, leur firent prendre conscience et confiance dans leur force. Parmi eux une idée grandit : celle de ne pas rester OS à vie, de la prise en compte de leur expérience professionnelle, du fait qu'ils étaient capables de tenir plusieurs postes différents et qu'ils avaient la possibilité de passer professionnel de fabrication appelé P1F. (2) La CGT, le PCF seuls comme organisation syndicale ou politique, firent leur cette revendication. La direction qui y voyait comme conséquence une augmentation de salaire va, sans surprise, s'y opposer. Il fallut une grève d'un mois en 1973 et une autre en 1975 pour que la direction capitule et que les ouvriers de fabrication puissent arriver non seulement à la qualification de P1 mais aussi à celle de P2.

Si cette évolution ne solutionne pas toutes les questions liées au travail parcellaire, elle rend en partie à ceux qui l'exécutent dignité et reconnaissance financière du travail. A tous ceux qui prétendent que le mouvement ouvrier s'est servi des immigrés, l'histoire réelle des luttes sociales et politiques de Renault Billancourt en est le meilleur démenti. Dans une situation inédite ils ont appliqué l'appel du manifeste communiste de 1848 « Prolétaires de tous les pays, unissez-vous ».

1968 a vu Renault dans la lutte et même faire la «une» de l'actualité. Je n'en ferai pas le récit dans le détail, d'autant que «33 jours et 33 nuits» édité par le syndicat CGT et «Mai 1968, Renault Billancourt» de Michel Certano rendent parfaitement compte de cette grève, des acquis obtenus tant en général que chez Renault dans l'immédiat et dans les mois qui suivent telle la «mensualisation» des ouvriers. Une bataille idéologique intense va se mener pour que cette grève dévie de ses objectifs

revendicatifs, tout en bouchant, par un anticommunisme acharné, une solution politique.

Le pouvoir gaulliste met en avant l'idée de l'association capital/travail au travers de l'intéressement sur les bénéfices tandis que les réformistes, CFDT en tête appelle au « pouvoir ouvrier » dans les usines sans préciser qui détient le pouvoir économique ce qui est pourtant la question fondamentale. De même les groupes gauchistes qui dans leurs discours ou leurs écrits utilisent le mot «révolution» sans en préciser le contenu. Cela va permettre de taxer la CGT d'opportunisme, de collusion avec le pouvoir. Le journal « le Monde » toujours présenté comme journal de référence, va se distinguer dans cette opération.

Après trois semaines de grève s'ouvre une négociation gouvernement/patronat/ syndicats. Le 27 mai un constat de fin de discussion met fin à 36 heures d'âpres négociations. Il comprend entre-autre, l'augmentation du Smic, la diminution du temps de travail, la présence du syndicat dans l'entreprise. Le journal l'Humanité du 27 mai titre «La CGT aux travailleurs. Renforcez la grève. Restez vigilants». Le même jour les grévistes de Billancourt lors de leur meeting quotidien décident de poursuivre la grève, la direction refuse toujours de satisfaire leurs revendications. Georges Séguy, secrétaire général de la CGT, vient rendre compte aux grévistes des discussions. Applaudissements pour les avancées, sifflets pour ce que les grévistes considèrent comme insuffisant. C'est là qu'intervient ce qu'il convient d'appeler la crapulerie du «Monde». En effet, dans son numéro daté du 28 mai il rend compte du meeting sous le titre «Renault : la CGT n'a pu convaincre les grévistes de reprendre le travail». Le reste de l'article dément le titre, mais c'est ce dernier qui va faire référence dans les médias, aujourd'hui encore chez les historiens malveillants.

La mise en avant de Renault va attirer à Billancourt tout ce que la France compte de mouvements gauchistes. Pour aider la classe ouvrière dans sa lutte contre le patronat ? Non. Comme l'explique l'un d'entre eux dans un livre, « Ceux de Billancourt », il se fait embaucher chez Renault après discussion avec son organisation l'OCI (3). «C'était l'occasion pour eux de placer un militant chez Renault, objectif de toutes les organisations politiques d'extrême gauche à l'époque». Pour contrer «la gestion et l'orientation idéologique des travailleurs qui sont

majoritairement sous la domination du PCF à travers la CGT». En une phrase tout est dit. Un tel but ne peut gêner la direction qui les embauche sans aucun problème, tant la convergence des buts est évidente. Certains groupes comme la Gauche Prolétarienne iront jusqu'à la violence physique contre les adhérents de la CGT et du PCF, condamnant à mort dans un prétendu «tribunal révolutionnaire» les dirigeants du syndicat R. Sylvain et M. Certano. Les mots d'ordre, les actions de ces provocateurs iront jusqu'à causer la mort de l'un d'entre eux, tué par un garde armé de la direction à une porte de l'usine. Il faudra toute la détermination de la CGT qui les reconduit hors de l'usine, pour que la direction procède aux licenciements de ces provocateurs. Au regard du bruit fait chez Renault et en dehors, il est possible de dire que leur influence sur la classe ouvrière, sur ses luttes a été inexistante. Ils ont été battus sur le plan idéologique et dans la pratique journalière de la défense des revendications. On ne se proclame pas défenseur de la classe ouvrière en voulant se servir d'elle pour des buts qui n'ont rien à voir avec la libération de ses chaînes.

1968 a une autre conséquence. La volonté de la direction et du pouvoir politique, quelle que soit sa couleur, de fermer Billancourt. Cela va être une lutte de près de 25 ans, mais à la fin c'est le capitalisme qui va gagner. Même les avancées obtenues par les luttes, tel que le remplacement de la 4L par un véhicule moderne, la modernisation de Billancourt et l'introduction massive des robots dans la production vont aboutir à des suppressions massives d'emplois, aidées par les fonds publics qui vont les faciliter. Sous divers prétextes, bruit, pollution, coûts trop élevés les ateliers professionnels sont démantelés. Aux yeux de la direction ils sont le fer de lance de l'esprit de classe qu'il faut anéantir. Ce que l'on a appelé « l'affaire des dix de Billancourt » en est l'illustration.

Un ancien directeur de l'usine, Roger Vacher, le confirme dans un livre de souvenirs. Il écrit « Pour moderniser [comprendre liquider] Billancourt il fallait casser la CGT. C'est ce que le président G. Besse a fait ». Pour ce faire la direction, avec l'aide permanente du président et du gouvernement socialiste, ne va hésiter devant rien.

Le dernier jour de travail avant les vacances de 1985 la direction annonce plusieurs dizaines de licenciements dans divers secteurs de l'usine. Devant ce qu'il faut considérer comme une

provocation la colère gagne. Au cours de débrayages divers bureaux sont envahis, quelques papiers jetés par les fenêtres. La réponse est brutale. Dix salariés, tous militants syndicaux ou politiques sont licenciés, poursuivies pour dégradations. Il s'agit d'une prise d'otages - l'un d'entre eux était en vacances au moment des faits - pour terroriser l'ensemble des salariés et pouvoir fermer Billancourt avec le moins de vagues possibles. Une double bataille est engagée. Dans l'usine pour leur réintégration et la solidarité matérielle et sur le plan juridique. Qui sera perdu dans un premier temps par Renault, la cour d'appel de Versailles rejetant la plainte de la direction et ordonnant la réintégration des licenciés. Ce que la direction va faire mais elle ne baisse pas les bras. Avec la bénédiction du pouvoir qui laisse faire elle va aller en Cassation et obtenir gain de cause.

C'est un signal fort au patronat. C'est l'inviter à entrer encore d'avantage dans le nouveau cycle du capitalisme que représente la mondialisation, la recherche du profit en exploitant les salariés à bas coût, c'est lui dire que l'appareil de l'État sera à ses côtés pour casser l'outil industriel français. La voie est ouverte pour fermer Billancourt dont la modernisation a coûté 5 milliards de francs quelques années plus tôt. Il faut faire disparaître le symbole d'un siècle de luttes ouvrières, de succès revendicatifs, d'actions politiques. Ce sera fait avec l'annonce de Michel Rocard, premier ministre, en 1991. Cela ouvrira la porte à la privatisation.

J'ai bien conscience d'avoir passé sous silence nombre de faits, de luttes qui aurait pû éclairer encore davantage toutes cette période. Le cadre de cette intervention ne le permet pas. Je compte sur votre compréhension pour ne pas m'en tenir rigueur. Je tiens à dire quelques mots sur ceux qui ont fait l'histoire sociale et politique chez Renault comme ailleurs, luttes et succès sont dûs à des hommes et des femmes engagées dans l'action politique et syndicale. Diffuseurs semi-clandestins de la « Vie Ouvrière » ou de « l'Humanité », collecteurs de timbres, dirigeants des sections syndicales ou de cellules du PCF. Des hommes et des femmes au plus près des salariés, expliquant jours après jours les raisons et la nécessité des luttes quotidiennes pour aller vers des changements plus profonds. Des hommes et des femmes dont personne ne connaîtra le nom, leur histoire, celle d'un engagement de tous les jours contre

l'exploitation patronale. Permettez- moi au nom du Cercle Universitaire d'Études Marxistes de leur rendre l'hommage qui leur est dû.

La politique sociale de l'entreprise nationale n'est pas différente de celle de la société dans laquelle elle existe : la société capitaliste.

En conclusion les nationalisations en régime capitaliste ne sont pas une réponse aux besoins de développement social et économique des travailleurs et de la Nation. La seule réponse c'est la lutte quotidienne contre le capitalisme pour aboutir à la fin de la propriété privée des grands moyens de production et d'échange, leur remplacement par la propriété collective et la prise de contrôle de l'appareil d'État. A son époque Marx avait vu juste. Cela reste entièrement d'actualité.

(1) OAS. Organisation de l'Armée Secrète, créée en Algérie par la partie la plus réactionnaire des colons et des éléments de l'armée de métier, responsable de milliers de morts Algériens et Français.

(2) Il existe dans la grille des qualifications de Renault, trois catégories d'ouvriers de fabrication : P1, P2, P3 qui correspondent à des niveaux différents.

(3) OCI. Organisation Communiste Internationaliste. Organisation trotskiste qui fournira de nombreux cadres au PS, tel Jospin.

TÉMOIGNAGE D'ARESKY AMAZOUZ, OS AU DEPARTEMENT 74 (ILE SEGUIN)

**SECRETAIRE DU SYNDICAT CGT RENAULT
BILLANCOURT, PRESIDENT DE L'ASSOCIATION
DES ANCIENS TRAVAILLEURS DE RENAULT
BILLANCOURT ET DE L'ILE SEGUIN. (ATRIS)**

Je suis entré chez Renault en 1971 comme ouvrier spécialisé (OS) au département 74 dans l'île Seguin. En 1992 à la fermeture de l'usine j'étais toujours OS. Par nos luttes de 1973 et 1975 et le soutien sans réserve du syndicat CGT nous avons obtenu la reconnaissance d'une certaine qualification

professionnelle et une augmentation de nos salaires ce qui n'est pas négligeable, mais dans le travail rien n'a changé. C'était toujours la même pièce à mettre au même endroit dans le temps alloué pour faire l'opération. J'étais, nous n'étions que le prolongement d'une immense machine appelée la Chaîne avec laquelle nous appartenions pendant 8 heures par jour, cinq voir six jours par semaine.

A aucun moment Renault ne s'est intéressé à une formation pour aucun d'entre nous. Pour l'entreprise j'étais, nous n'étions que le prolongement de la machine. Inutile de nous faire connaître autre chose que notre poste de travail. Pas de temps ni d'argent à perdre pour nous former à une évolution vers un travail plus intéressant. Lorsque le corps ne pouvait plus suivre, usé par ce travail répétitif, dans le meilleur des cas c'était le déclassement, l'atelier dit social. A la fermeture de Billancourt, rares sont ceux qui ont pu être reclasser avec une promotion. L'absence d'une formation permanente en est la cause. Nous n'étions qu'un produit jetable.