

Congrès AFSP Aix 2015
Section thématique n°14

Ouvriers, mouvement syndical et mouvements sociaux de 1968 à nos jours

Vincent Gay, IDHES-Evry, Université d'Evry Val d'Essonne

gayvincent@wanadoo.fr

Les travailleurs immigrés dans les grèves de l'automobile au début des années 1980 : renouveau ou chant du cygne de l'insubordination ouvrière ?

Idée d'une centralité ouvrière, dont apogée se situerait entre les années 1950 et 1970 est fruit d'un long processus, entamé au XIX^{ème} siècle

- ➔ poids sociologique
- ➔ existence et légitimité politique tant électorale que dans mobilisations sociales
- ➔ Encadrement dans le monde du travail comme en dehors (communisme municipal, associations...)
- ➔ Certaines figures incarnent plus particulièrement cette centralité ouvrière : hommes, ouvriers qualifiés, dans la grande industrie. -> marginalisation des autres groupes (non qualifiés, femmes, immigrés...)
- ➔ Bien que des changements sociologiques et politiques s'opèrent entre les années 50 et les années 70, les années 1968 apparaissent comme une séquence forte de centralité ouvrière, notamment symbolique, du fait des mobilisations ouvrières post-68 et des concurrences qui s'exacerbent autour de la représentation de la classe ouvrière (mise à mal de l'hégémonie communiste, nouveaux acteurs...)
- ➔ Pourtant, en à peine quelques années, cette centralité ouvrière perd de sa dimension symbolique et semble s'évaporer

Interroger cette période de transition à partir des conflits de l'automobile du début des années 1980 qui comportent autant des traits qui les renvoient à une période de centralité ouvrière, que d'autres qui sont plutôt représentatifs de ce qu'on pourrait appeler des conflits de crise (déjà là dans les années 1970 mais deviennent prééminents ensuite).

En particulier : Citroën et Talbot (et Flins dans une moindre mesure), car enjeux qui concernent une figure ouvrière bien précise : l'OS immigré de l'automobile, dont la

situation et les mobilisations questionnent les façons d'aborder l'ensemble du groupe ouvrier.

I. 1981-1984 : un cycle de luttes

Automobile : haut lieu historique et symbolique des luttes sociales : Billancourt... Renault Cléon en 68, Peugeot-Sochaux (les 2 morts ouvriers de 68...). Mais plus rares sont les séquences de conflits qui se diffusent d'une marque à une autre, d'une usine à une autre.

Chronologie succincte :

-septembre 1981 : Renault-Sandouville : grève contre suppression de chaînes, réorganisation du travail qui conduirait à supprimer des postes et à durcir les conditions de travail, et demande d'embauches -> grève perlée + actions spectaculaires + conseil d'atelier. Conflit de 2 mois -> création d'emplois, primes, paiement d'une partie des heures perdues...

-septembre 1981 : Renault-Billancourt, avec série de conflits dans différents ateliers (peinture, montage, fonderie, presses...) : augmentation de primes, promotions, accès à l'échelon P1 pour tous -> gagnent augmentation, primes, paiement heures de grève, passage de 60 OS à P1...

-octobre 1981 : Peugeot Sochaux : débrayages contre dégradation des conditions de travail, salaires (400F), DIPO... -> appel à la grève dans toute l'usine en novembre, mais se concentre surtout à l'atelier de carrosserie. Une partie des revendications satisfaites, création de quelques emplois, augmentations + droits syndicaux. Mouvement comme ça jamais vu depuis 1968.

-janvier-février 1982 : MCA Maubeuge (filiale de Renault) : pour RTT, maintien de congés ancienneté, embauches -> revendications satisfaites.

-février, mars, avril 1982 : Renault-Flins : après débrayages OS à l'automne 81, grèves d'OP puis de caristes -> blocage production début avril, pour amélioration classification. Puis OS prennent le relais -> lock out ; pour accès au P1 pour tous, affichage des cadences, augmentation des effectifs, revendications pour ouvriers immigrés... -> revendications en grande partie satisfaites fin avril.

-avril-mai 1982 : Citroën Aulnay, Levallois, Asnières, Saint-Ouen -> salaires, dignité, libertés syndicales, affichage des cadences, revendications immigrées...

-juin-juillet 1982 : Talbot Poissy (idem)

-septembre 1982 – décembre 1982 : débrayages suivi d'appel à la grève pour annuler licenciements sanctions à Talbot Poissy, Citroën Aulnay, Levallois.

-novembre 1982 : grève peinture Renault Flins pour prime compensatrice aux horaires de travail décalés.

-janvier 1983 : Renault Flins : grève et blocage production à nouveau dans peinture pour diverses primes et évolutions de carrière, qui s'étend ensuite à Billancourt. Lock-out à Flins, extension à d'autres ateliers. -> effet boule de neige -> révision de la politique salariale ; poursuite du conflit dans certains ateliers jusqu'au début février.

-janvier 1983 : Citroën Levallois (reconnaissance qualification pistoleurs -> lock-out ; puis contre mesures annoncées par la direction (baisse production, mutations...) => Extension à Citroën-Nanterre pour augmentation 300 F

-Février 1983 : manifestation -> grosses bagarres à Citroën Aulnay, menaces de poursuites en justice, licenciements de délégués...

-janvier 1983 : contre augmentation des horaires le soir, les ouvriers s'en vont plus tôt, puis grève (salaires, classifications, prime, dignité...). Obtention d'augmentations... Grève de 5 semaines, fortes tensions avec l'encadrement.

-Janvier 1983 : Unic-Fiat Trappes : grève contre augmentation des cadences + salaires -> lock-out. (3 semaines de conflit) -> gain d'augmentations.

-Fin janvier 1983 : production sans patron à Talbot Poissy contre le chômage technique.

-poursuite de l'année 1983 : succession de conflits localisés dans les ateliers (Citroën et Talbot en particulier).

-juillet 1983, puis septembre et octobre : grèves ponctuelles à Talbot Poissy, puis grève décembre-début janvier contre licenciements collectifs.

-mai 1984 : grèves et occupations à Citroën Aulnay, Levallois, Nanterre, Asnières contre licenciements collectifs. Licenciements seront confirmés en août, quelques échauffourées à la rentrée, occupation usine de Nanterre en octobre...

➔ cycle de lutte, mais plusieurs phases :

- offensive : revendications salariales, classifications, dignité, relations avec la hiérarchie, cadences... + revendications pour les ouvriers immigrés (paiement billet d'avion, 5^{ème} semaine de congés accolée aux 4 autres, lieux de prière...) -> plusieurs succès.

-défensive : contre les licenciements -> échec

-> Différentes catégories de salariés mobilisées, mais rôle déterminant des OS, et en particulier des OS immigrés : processus d'ouvriérisation : « c'est-à-dire le processus par lequel les travailleurs s'approprient leur entreprise, et sont appropriés par elle, s'approprient leur instrument de travail et sont appropriés par lui, s'approprient leurs traditions ouvrières et sont appropriées par elles, s'approprient leur syndicat et sont appropriés par lui, etc. » (Bourdieu, Questions de sociologie).

II. Ouvrier, OS, OS immigrés : évolutions des regards patronaux

Certes, de nombreuses usines touchées, en province comme en région parisienne, mais ce sont quand même les OS immigrés des usines de RP qui sont au cœur de ce cycle de luttes, en particulier : Citroën, Talbot, Renault-Flins.

Question des OS, et en particulier des OS immigrés, devient enjeu important après 1968 (cf. « Les ouvriers de l'automobile : des vitrines sociales à la condition des OS, le changement des regards »)

➔ participe au renouveau de l'intérêt pour le monde ouvrier après 1968, à travers ses nouvelles figures

➔ intérêt patronal directement corrélé aux conflits sociaux :

- 1^{er} rapport en 1971, *Le problème des OS*, suite aux conflits des OS de Renault (Flins, Le Mans), le CNPF semble prendre en compte un certain nombre de demande des OS et fait des propositions sur les rémunérations, les classifications, les promotions, l'enrichissement des tâches, les changements symboliques (opérateur remplace ouvrier...) -> propositions pour désamorcer contestation dans les usines, mais envisage réellement des évolutions pour les ouvriers non qualifiés. Cependant pas pour tous : A propos de la formation, « beaucoup n'auront pas les capacités ou la volonté d'y recourir ou les circonstances leur seront hostiles ou l'usine ne pourra pas leur offrir de telles possibilités de formation et de promotion ». Le travail de cette main d'oeuvre « parfois très frustré » est de mauvaise qualité et affecte les rendements, et réduire son temps de travail risquerait seulement de lui faire quitter les usines puisqu'elle n'est intéressée que par un gain rapide et important d'argent, au détriment de toute autre considération

« S'il s'agit de MOE comprenant mal le français, la spécialisation devra rester la règle. Et l'on voit ici que la solution de facilité consistant à recruter de la MOE parce que la MO française répugne à exécuter certaines tâches particulièrement monotones, conduit à un véritable cercle vicieux dans la mesure où il sera impossible de promouvoir l'élargissement et –encore bien plus l'enrichissement- de ces tâches, une MO trop frustrée ne pouvant s'y adapter, et où la caractéristique de ces postes oblige d'y affecter progressivement une MO de moins en moins évoluée » -> maintien dans la condition d'OS.

- 2nd rapport en novembre 1983 consacré au déroulement des carrières des OS. 12 ans plus tard, c'est également un constat des évolutions, mais dans un contexte économique et industriel qui a changé.

Le travail entamé en 1971 a porté ses fruits, mais malgré tout, le malaise persiste (-> conflits à Citroën et Flins).

Pas un problème des OS, mais des problèmes d'OS : différence selon qu'il s'agit d'entreprises situées dans de grands centres urbains, avec une forte main d'œuvre immigrée ; selon qu'il s'agit de travail à la chaîne ou non ; d'hommes ou de femmes.

Problèmes se posent avec intensité particulière avec la main d'œuvre immigrée, maghrébine, dans l'automobile de la région parisienne. Difficultés s'accroissent à mesure de l'ancienneté du personnel immigré.

Ces salariés ne se préoccupent pas de la progression de leur carrière dans le temps, mais plutôt d'une amélioration instantanée des rémunérations. Même chose pour les industries à forte main d'œuvre féminine.

L'effort de réflexion patronal doit être tourné vers le légitime souci des OS surtout masculins, de nationalité française ou en voie d'intégration.

Les mobilisations : « seulement le fait de certaines catégories d'immigrés sciemment manipulés, n'hésitant pas devant des aventures qui ressemblent davantage à des guerres tribales qu'à des conflits du travail. »

Prévisions : diminution des effectifs + la population nécessaire dans les ateliers ne pourra être que très partiellement puisée par les OS actuels. Gros effort de formation nécessaire, mais problème pour la fraction importante d'immigrés non alphabétisés. Solution : mesures pour favoriser leur retour dans les pays d'origine.

En 12 ans, le regard patronal sur les évolutions possibles et souhaitables dans les ateliers est marqué par le souci d'apporter des réponses aux contestations sociales menées par les OS.

Les deux rapports signalent également une différenciation parmi les OS : ceux qui sont susceptibles d'évoluer, à qui on peut proposer des évolutions de carrière et des transformations du travail (hommes français), et ceux qui sont condamnés à rester OS (1971) ou à rentrer dans leurs pays d'origine (1983).

Pourtant autant entre 1968 et 1971, les acteurs des conflits sont en partie des OS français (Renault Le Mans, Peugeot-Sochaux...), autant au début des années 1980, ce sont les OS immigrés qui sont sur le devant de la scène. Or, si les conflits des premiers ont, y compris aux yeux du patronat, une certaine légitimité, les seconds sont décrits comme irrationnels, l'ouvrier raisonnable (français) et conscient des réalités économiques s'abstenant de participer à des grèves.

Une des dimensions de la centralité ouvrière = reconnaissance collective via les conflits sociaux, y compris par les adversaires de classe. Cette reconnaissance existe au début des années 1970, beaucoup moins en 1983.

III. Un référent ouvrier mis à mal ?

Laure Pitti insiste sur le fait que les luttes des OS des années 1970 ont souvent été qualifiées de luttes de l'immigration, de grèves d'immigrés : surimposition de catégories, a posteriori, par des chercheurs ou des observateurs extérieurs, qui ne correspond pas aux catégories utilisées par les acteurs des grèves. Si on peut discuter d'une telle généralisation, il est certain d'une part que la tension entre « ouvrier » et « immigré » parcourt les analyses des conflits où sont engagés des ouvriers étrangers ; d'autre part que le référent « ouvrier » est relativement fort au début des années 1970, y compris dans ces grèves, par les ouvriers étrangers eux-mêmes.

Qu'en est-il lors des grèves de l'automobile entre 1981 et 1984, en particulier là où les ouvriers immigrés sont les plus nombreux ?

→ évolutions entre 1982 et 1984

→ évolutions des regards extérieurs et de ceux des acteurs

Difficile de saisir les paroles et énoncés produits par les ouvriers durant la grève, car souvent médiés par le discours et les écrits militants, en particulier syndicaux.

Par contre, discours extérieurs variables, en fonction de l'issue des conflits, de leur forme, de leur durée :

-les victoires tendent d'autant plus à valoriser une identité ouvrière commune à l'ensemble du groupe, au-delà des nationalités respectives tandis que les défaites tendent à favoriser l'éclatement du groupe (a) ;

-le caractère durable des conflits qui provoque des inquiétudes sur l'avenir de l'industrie automobile peut faire évoluer les regards : d'ouvriers dont la lutte pour leurs droits est légitime, ils peuvent être ensuite catégorisés autrement (b).

-la question de la violence peut être utilisée comme un outil de délégitimation de l'appartenance au groupe ouvrier (c).

(a) Dans le discours syndical, la grève du printemps 1982, fortement encadrée par la CGT et le PCF est célébrée comme une victoire ouvrière, pour la dignité, contre un patronat rétrograde. Le syndicat ne peut cependant pas faire l'impasse sur la présence massive, voire la quasi-exclusivité des OS immigrés dans cette grève :

« cette lutte peut se comparer à la libération d'un peuple. Elle mêle cependant, dans une même usine, dix, quinze, vingt nationalités différentes, mais toutes font partie d'une même et unique classe, la classe ouvrière. La détermination, la confiance et la solidarité de lutte se sont traduites par un resserrement des liens entre tous les exploités, hommes et femmes, représentant les uns et les autres une riche diversité de traditions et de cultures, ayant aussi sur les plans politique, philosophique et religieux des sensibilités très différentes. » (André Sainjon, secrétaire général fédération métallurgie CGT)

« Ce 22 juin (élections à Aulnay où la CGT devient majoritaire) marque également l'arrivée des travailleurs immigrés aux premiers rangs du combat de la classe ouvrière » (L'Huma, 24/06/1982)

Par la suite, le répertoire discursif syndical oscille entre construction symbolique de l'unité du groupe et particularisme immigré, ou essayent d'articuler ces deux dimensions -> cf le tract « Quand plusieurs gars du monde font une table ronde parlant de leurs problèmes, ils parlent CGT » (décembre 82) : donne la parole à des ouvriers de différentes nationalités ou origines (Van Hiep, Diallo, Manuel, Pierre, Mohamed, Cetim). Ex pour Mohamed : « Je suis musulman, je voudrais que mes frères réfléchissent afin qu'ils comprennent d'eux-mêmes qui les respecte, qui respecte leurs convictions religieuses, qui respecte le droit à la différence, cela en se posant la question : qui nous a permis d'obtenir les lieux de prière ? Dignité pour la direction, ça ne veut rien dire, pour eux nous sommes comme un troupeau docile que l'on guide, que l'on manipule, comme si nos frères qui sont à la tête du syndicat, allaient nous

manipuler. Pour moi, gagner le CE, ce sera la victoire de la vérité, de la clarté, ce sera la possibilité de leur faire voir que nous sommes des hommes capables de s'exprimer, de décider. » -> identité religieuse mise en avant, mais rien sur identité au travail... Mais en même temps : discours qui cherche à construire une unité des ouvriers tout en reconnaissant leurs différentes nationalités et cultures.

Mais en cas de défaite, lorsque les syndicats semblent incapables de combattre efficacement les licenciements massifs, possibles tentations de se référer à une spécificité immigrée qui n'est pas corrélée à l'ensemble du groupe ouvrier -> cf dissidents de la CGT à Talbot fin décembre 1983 et revendication d'aide au retour.

(b) La poursuite des conflits dans les années 1982/1983 inquiète les industriels, qui y voient parfois un complot de la CGT, mais également le gouvernement, ou certains de ses membres, qui après avoir marqué leur soutien au printemps 1982 (moment des lois Auroux), délégitiment les conflits, en renvoyant les acteurs à une identité non-ouvrière :

- Pierre Mauroy : « les principales difficultés sont posées par des travailleurs immigrés [...] agités par des groupes religieux et politiques qui se déterminent en fonction de critères ayant peu à voir avec les réalités sociales françaises » (janvier 1983)

-Jean Auroux : « Nous leur avons donné une liberté nouvelle. A charge pour eux d'entrer dans le jeu des institutions nationales et des syndicats représentatifs. Je ne tolérerai pas la création de syndicats particularistes fondés sur une finalité qui ne serait pas la défense des salariés ou qui serait le regroupement d'étrangers refusant d'accepter les règles de notre pays. »

« Il y a, à l'évidence une donnée religieuse et intégriste dans les conflits que nous avons rencontrés, ce qui leur donne une tournure qui n'est pas exclusivement syndicale »

« Lorsque des ouvriers prêtent serment sur le Coran dans un mouvement syndical, il y a des données qui sont extra-syndicales » (février 1983).

➔ la contestation des ouvriers immigrés a donc des sources extérieures au monde du travail, à l'exploitation, elle est importée de l'extérieur (un extérieur à l'usine et un extérieur à la France), ce qui en fait un événement qui n'est pas de nature syndicales. En filigrane, une telle analyse des conflits dénie aux OS immigrés une appartenance pleine et entière au monde ouvrier, puisque leurs mouvements ne sont pas des effets de la condition ouvrière.

(c) De façon complémentaire, la dénonciation de la violence ouvrière peut nourrir le même type de dénégation. Après les affrontements violents de début février 1983, Jean Auroux dénonce ceux qui « se sont crus autorisés à utiliser contre d'autres travailleurs des méthodes relevant de pratiques terroristes et mettant en cause par la violence les libertés individuelles et

la liberté du travail. De tels agissements conduisent leurs auteurs à être exclus de leur collectivité de travail. » -> sans souci du contexte, des conflits récurrents entre maîtrise et OS, le ministre évoque un semblé indistinct de travailleurs, sans hiérarchie interne ; les ouvriers, qui ici s'affrontent à leur encadrement, disparaissent du tableau, symboliquement mais également potentiellement réellement à travers l'appel à les exclure de la collectivité de travail.

Conclusion

Le début des années 1980 dans l'automobile comportent un certain nombre d'éléments qui condensent à la fois des éléments d'une centralité ouvrière, à travers les mobilisations des OS qui occupent le devant de la scène sociale et participent de la conquête d'une dignité ouvrière. Et à la fois des éléments d'évaporation de cette centralité ouvrière :

-les défaites face aux licenciements,

-le vieillissement social, qui après des années sans formation, fait, aux yeux du patronat et des pouvoirs publics, des OS immigrés des ouvriers incapables de progresser et de s'adapter aux transformations du travail.

-le changement des regards avec des catégorisations concurrentes : ouvriers, ouvriers immigrés, immigrés, musulmans...

+ contexte économique et industriel + contexte politique (adaptation de la gauche...)