

AUTOMOBILE: L'ATTAQUE

Les premiers coups portés et ceux qu'annoncent pour les mois et années à venir les PDG de Peugeot-PSA et Renault, donnent des indications sans équivoque sur l'ampleur de l'attaque amorcée contre les travailleurs par le patronat de ce secteur avec l'appui total du gouvernement qui, à la tête de l'Etat et à travers Renault, est en même temps le premier patron de l'automobile.

Pour le groupe Peugeot :

-16 500 emplois supprimés dans les deux dernières années : près de 10 000 encore prévus d'ici juin 1981 ; sans compter les usines installées à l'étranger (celle de Lindwood, par exemple, en Ecosse, dont la fermeture a été annoncée pour la fin 1981 et qui compte plus de 10 000 travailleurs).

-après des bénéfiques records en 1979 (7 milliards!), on ne parle ces temps-ci que de pertes importantes et le président du groupe, Lombard, n'a pas craint de déclarer : « Nous avons 45 usines, il y en a la moitié de trop ».

Tout cela accompagne les opérations de concentrations accélérées autour de Peugeot absorbant Citroën puis Talbot.

La Régie Renault, quoique moins touchée encore, n'est pas épargnée :

-à Billancourt, effectifs en baisse depuis des années, embauche pratiquement bloquée, nouveaux départs en pré-retraite prévus (il y en a eu 2 480 en 1980 dans l'ensemble de la Régie).

-le chômage dit technique, qui touche déjà largement le groupe Peugeot, arrive à son tour.

-la direction a annoncé pour les années à venir la suppression de 12% des emplois, soit près de 15 000, en liaison avec l'introduction de nouvelles technologies et à condition que la production se maintienne!

Or, à ce sujet, on annonce une production en baisse de 23,4% en janvier 1981 par rapport à janvier 1980 (à corriger d'ailleurs en raison du fort chômage technique début 1981); baisse des immatriculations de 11,9% et... les spécialistes rivalisent en prévisions inquiétantes. En bref, on parle de 50 000 à 90 000 licenciements d'ici 1985!

Toutes ces suppressions d'emplois (d'autant plus graves, qu'à peu près 4 emplois dépendent d'un emploi automobile) s'accompagnent d'une aggravation considérable des conditions de travail, de graves atteintes au pouvoir d'achat, aux « avantages » obtenus par les travailleurs, selon la force de leur organisation et les luttes menées, dans un secteur conçu par le patronat comme moteur et pôle du développement économique.

L'attaque contre l'emploi, les acquis revendicatifs, se double d'une attaque en profondeur contre l'organisation même de la classe ouvrière, syndicale en tout premier lieu. Dans un secteur de haute concentration ouvrière, les travailleurs avaient pu (certes de manière inégale) construire de puissantes organisations de classe. Renault en était un haut lieu, un modèle même pour toute la classe ouvrière. « Quand Renault éternue, la France s'enrhume » disait-on. De longue date, le patronat s'emploie à saper cette organisation, y consacrant d'énormes moyens à la fois idéologiques et répressifs. A la faveur de la restructuration actuelle, il accélère son attaque. Le licenciement d'un responsable CGT de Renault-Billancourt, de Berliet-Vénissieux, la mort de Philippe Marchau à Peugeot-Sochaux, comme les énormes budgets consacrés dans l'automobile à ce que les patrons appellent leur « politique sociale » sont le signe de l'acuité et de l'ampleur de la bataille. « Perdre l'emploi, c'est grave! Perdre l'organisation, c'est encore pire! » cette réflexion de militants dans l'automobile est bien exacte.

Contre cette attaque, les travailleurs ne peuvent compter que sur leur action, sur les coups qu'ils peuvent rendre à leur adversaire, le rapport de force qu'ils peuvent établir face à lui.



Le cas Talbot

A Talbot-Poissy, où les travailleurs ont déjà subi de sérieux chocs, c'est le 27 février, lors d'un comité d'établissement extraordinaire — convoqué justement ce jour-là où la CGT appelait à une action nationale —, que la direction a annoncé la suppression pure et simple de l'équipe B. C'est le chômage une semaine sur deux pour les travailleurs!

Les pertes de salaires vont être considérables et le subterfuge utilisé par la direction en compensant l'important chômage technique du début d'année par une avance sur 13e mois ne pourra les masquer longtemps.

Quant aux licenciements, ils se poursuivent. De 23 040 en juillet 1980, les effectifs sont tombés à 19 731 au 23 février 1981. Ce qui n'a pas empêché la direction de maintenir les 1 705 licenciements annoncés le 19 décembre dernier : 1 062 licenciements et le reste en pré-retraite à 55 ans.

Et, on le sait, la direction déclarait l'an dernier qu'à Poissy il y avait deux fois trop de monde!

Dans le domaine syndical, la direction avance aussi ses plans. Talbot est maintenant

partie prenante de Peugeot : voilà qui va servir d'argument (et permettre, si les travailleurs ne s'y opposent) la mutation de tel ou tel syndicaliste dont le rôle est important à Talbot-Poissy dans une autre usine ou un autre département Peugeot.

Mais, en même temps, (ce sont bien là les finesses patronales) Talbot n'est pas Peugeot : ça n'en est qu'un département. Aussi, avec les combinaisons judicieuses que pourraient imaginer les spécialistes payés à cet effet, Talbot-Poissy pourrait bien se retrouver coupée (sur le papier) en deux entreprises différentes. Ce qui veut dire deux comités d'entreprise... C'est le genre de politique sociale qu'a annoncée la direction le 27 février.

Le nouveau directeur de Poissy, lors de son premier CE, le 28 janvier, avait donné le ton en prétendant interdire aux représentants de la CGT de parler de Peugeot!

Ainsi, quand il s'agit, par exemple, de remplacer les primes trimestrielles de Talbot par le 13e mois (moins avantageux) de Peugeot, ou quand il s'agit de mutation, alors Talbot c'est Peugeot. Pas quand il s'agit de syndicalisme!

La place des immigrés

Dans l'automobile, les immigrés sont près du tiers. La moitié dans la région parisienne, et une proportion plus forte (en majorité dans plusieurs usines) parmi les productifs.

C'est dire qu'aucune résistance sérieuse, face à l'attaque patronale, ne peut se faire sans l'unité Français-immigrés.

Or, il est certain que la politique de la direction du PCF en matière d'immigration, les actions menées en son nom dans certaines municipalités de la région parisienne pèsent d'un grand poids sur cette unité.

Quelles que soient les justifications que puissent essayer de leur trouver les authentiques antiracistes que sont en général les militants du PCF, y compris à travers leur action de syndicalistes dans la CGT, il est un fait que :

-pour la première fois (à cette échelle en tout cas) elles ont pu fournir matière à une campagne anticomuniste d'ampleur où les promoteurs des pires mesures anti-immigrés, du racisme d'Etat style Stoléro ont pu se décerner des brevets d'antiracisme et détourner les coups non seule-

ment sur le PCF mais aussi sur la CGT et ses militants : ainsi, par exemple, à Talbot la CSL s'est empressée de faire un tract dans ce sens.

-de nombreux travailleurs immigrés se sont sentis rejetés par ceux-là même en qui ils voyaient leur principal soutien. Des associations représentatives des travailleurs immigrés, des militants dans le PCF, l'ont fait savoir, tout en désapprouvant ces actions. En tout cas, les immigrés n'ont pas applaudi massivement à cette façon de prendre en compte leurs problèmes!

Or, aujourd'hui, ils sont parmi les premiers frappés par l'attaque patronale (licenciements, incitation au départ maintenant chez Renault comme à PSA, brimades incessantes) et tout cela ne peut que peser sur leur propre mobilisation.

Et en même temps, cela ne peut que contribuer à détourner encore plus de l'unité avec eux, ceux, parmi les travailleurs français, auxquels la propagande gouvernementale finit par faire croire que le licenciement des immigrés permettrait de résoudre le problème de l'automobile.



5 000 manifestants et un cortège de 1 500 voitures le 27 février à Paris, lors de la journée nationale CGT sur l'automobile...

La mobilisation des travailleurs dépend du rapport de force déjà existant, des cibles proposées, du niveau de l'unité, de la volonté de lutter, de la confiance des travailleurs dans l'action...

COMMENT FAIRE FACE

Le PCF propose aux travailleurs de l'automobile de lutter pour la nationalisation de Peugeot, pour la modernisation de la production (robotique), pour la baisse des taxes sur l'automobile, de l'essence, des assurances, pour la fabrication de modèles moins coûteux, contre l'implantation d'usines à l'étranger (pour "produire français"), pour la diminution du temps de travail et la hausse du pouvoir d'achat.

Le PS (sans appeler les travailleurs à la lutte) propose une prise de participation de l'Etat et autour de la coopération PSA-Renault, la reconquête du marché intérieur, l'amélioration de compétitivité sur le plan international. Il propose des accords au niveau européen pour résister en particulier, au Japon, et une politique sociale comportant en particulier une diminution du temps de travail concertée au niveau européen.

Notre parti quant à lui met l'accent sur la lutte pour l'unité français-immigrés, l'unité entre travailleurs de Renault et Peugeot, des grands groupes et de leurs sous-traitance, la solidarité de classe (dans le pays et internationale), unité qu'il faut construire dans et pour l'action, dans les entreprises, contre les licenciements, la dégradation des conditions de travail, les attaques contre l'organisation syndicale en développement aujourd'hui.

Cette lutte ne peut avoir comme perspective que la construction du meilleur rapport de force possible face aux attaques patronales, le renforcement de l'unité et de l'organisation de la classe ouvrière, conditions indispensables pour passer un jour, à la contre-offensive, et au delà préparer le renversement du système capitaliste, l'instauration du socialisme, seul cadre dans lequel la réorganisation de la production automobile comme de l'ensemble de l'économie peut-être envisagée favorablement aux travailleurs.