

Peugeot-PSA : ce groupe, qui a fusionné Peugeot-Citroën-Talbot, a eu déjà 24 000 emplois supprimés en un an (14 000 par blocage de l'embauche, non-renouvellement de contrats temporaires, 6 500 préretraites, 3 500 licenciements). Son PDG, Lombard, déclarait tout récemment « Nous avons 45 usines, il y en a la moitié de trop ».

Pour Renault, apparemment plus épargné jusqu'ici, la direction parle de la suppression de 12% d'emplois d'ici 1990. Des préretraites sont prévues et l'arrêt de l'embauche réduit de fait le nombre d'emplois.

Dans telle revue patronale, il est fait état de 51 000 suppressions d'emploi prévues dans les 5 ans en France, dans telle autre de 97 000; de 200 000 à 350 000 pour l'Europe.

La menace est plus que précise ! Les premiers coups sont déjà tombés.

Il est temps d'agir. Il est urgent d'organiser la riposte.

AUTOMOBILE

Démarrer

l'action

TALBOT 85% d'immigrés chez les licenciés de Poissy

Talbot : après avoir été Simca, puis Simca-Chrysler, Talbot, c'est maintenant Peugeot-PSA. Une fusion qui s'est faite en deux temps : un accord Peugeot-Chrysler en août 1978, puis, fin septembre 80, l'absorption pure et simple. Talbot, c'est maintenant un département de PSA.

Entre août 1978 et septembre 1980, il y avait eu 4 607 emplois supprimés à l'usine de Poissy. Fin septembre, c'était l'annonce de la première vague de licenciements, dits préretraites : 1 550 travailleurs de 56 ans et 2 mois et plus. C'était aussi 19 jours chômés dans les trois derniers mois de 1980 (il y en aura 36 dans les trois premiers de 1981).

C'était le premier choc de la crise de l'automobile, et c'était pour les travailleurs de Talbot-Poissy. Une fusion, c'est ça; une restructuration, c'est ça; et ce n'était que le début. Depuis, il y a eu en décembre (en guise de cadeau de fin d'année) l'annonce d'une deuxième vague plus forte encore pour Talbot : 3 500 licenciements et cette fois seulement 341 préretraites.

Depuis fin novembre 80, à Talbot, on recrute... des licenciés volontaires parmi les immigrés. A Poissy, la direction a mobilisé sa maîtrise; Talbot « offre » une

prime de départ aux immigrés; c'est contre eux la répression permanente; c'est une véritable chasse au faciès. C'est le lot quotidien dans cette usine où triment (encore) 20 000 travailleurs parmi lesquels les immigrés sont la majorité du productif. Les gens de la CSL (ex-CFT) ou de la CAT (syndicat autonome) les « travaillent au corps » jusque dans leurs foyers de Beauregard ou de La Coudray.

Car Talbot, c'est aussi un des hauts lieux de ce genre de « syndicalisme », un des berceaux de la CFT. Il faut savoir que c'est seulement l'an dernier qu'au prix d'une bataille de plusieurs années, ont eu lieu les premières élections professionnelles à peu près normales à l'usine de Poissy. Elections qui ont fait la preuve de ce que valait la représentativité parmi les travailleurs des officines du genre CAT ou CFT.

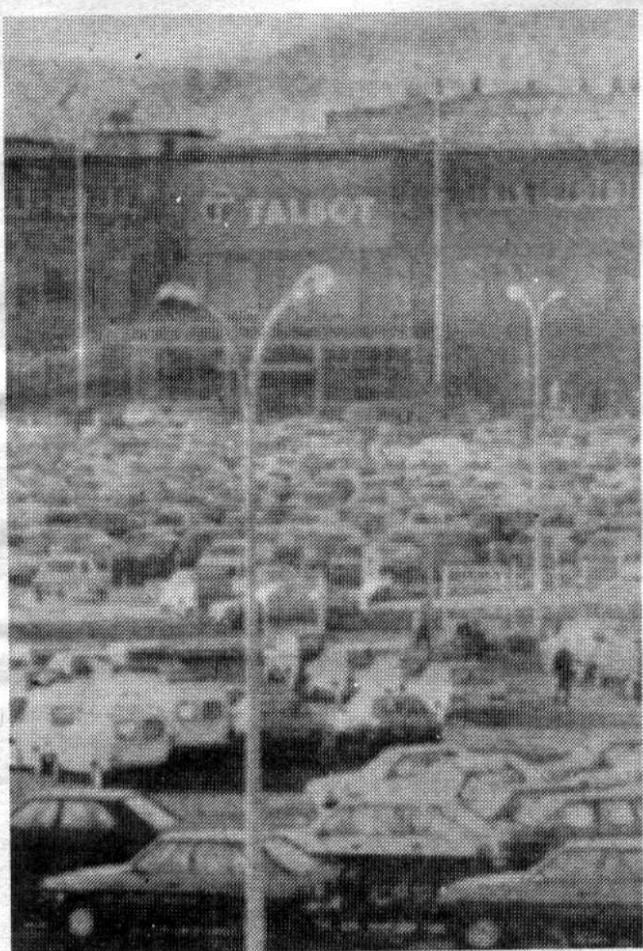
C'est dire que la répression a aussi pour cible permanente et de façon redoublée en ces temps de crise, les militants syndicalistes, particulièrement ceux de la principale organisation syndicale ouvrière : la CGT. C'est dire que l'organisation, le droit même de s'organiser, les droits syndicaux sont un enjeu permanent à Talbot. Le droit même de lutter, de

faire grève : il y a plusieurs mois le tribunal ordonnait la réintégration de 17 caristes licenciés en toute illégalité pour simple débrayage et pour être monté dire son fait à la direction; de procédure en procédure, la direction refuse d'appliquer la décision. Ils sont toujours dehors.

A Talbot, on voit bien aussi à quoi étaient destinées les lois Bonnet-Stolér, la campagne gouvernementale style « Un million d'immigrés, un million de chômeurs », la propagande raciste. La liste du dernier (en date) wagon de licenciés fournie ce lundi 23 février au Comité d'entreprise est éloquent : 905 immigrés, 157 Français... Plus que jamais pour la résistance et la riposte aux assauts patronaux d'aujourd'hui et qui vont suivre, l'unité Français-immigrés est nécessaire. Et urgente est la riposte, l'action pour faire face à ces premiers coups.

Les travailleurs de Talbot en ont conscience, sinon, disent-ils, le patron fera vraiment la loi... Encore faut-il sans doute qu'ils aient suffisamment confiance, qu'ils ne sentent pas isolés ou trop divisés. C'est pourquoi il faut à tout prix éclaircir le chemin.

Gilles CARPENTIER



RENAULT

On se bat toujours à Billancourt

La restructuration se poursuit à Renault-Billancourt où les effectifs continuent de baisser. 1 500 à 1 800 travailleurs sont partis en préretraite à 57 ans, il y a quelques temps, sans qu'évidemment des emplois de remplacement soient créés pour les jeunes. Les intérimaires ont aussi lourdement payé : sur les 1 500 qui travaillaient à Billancourt, il y a encore peu de temps, il n'en reste plus aujourd'hui que 3 à 400.

Et ce n'est pas fini. Afin de réduire encore plus les effectifs, la direction attaque de plein front les travailleurs de l'entretien et de la manutention. A l'entretien, le travail des professionnels est soumis à un contrôle de plus en plus étroit, avec le concours de l'informatique. A la manutention, des entreprises extérieures et des techniciens Renault mesurent les temps et on prévoit la suppression de 25% des effectifs.

Baisse des effectifs, cela signifie aussi aggravation des conditions de travail. L'embauche étant arrêtée, l'âge moyen des

travailleurs de Billancourt s'élève; le travail à la chaîne se fait de plus en plus pénible, un nombre grandissant de travailleurs souffrant de douleurs; tout cela sans plus aucune perspective de promotion. Au contraire, des travailleurs de secteurs restructurés sont mutés sur la chaîne. Avec l'âge, les mutations, les changements de postes, de cadences de travail, tout cela devient de plus en plus pénible. Rien d'étonnant donc à ce que des luttes éclatent régulièrement contre la dégradation des conditions de travail. Il y a peu de temps, par exemple, ceux de l'atelier 74 ont fait des grèves durant une semaine. Des luttes qui reflètent un mécontentement de plus en plus grand face à la politique de restructuration de la direction. Celle-ci tire de plus en plus en fort sur la corde... elle pourrait bien casser un de ces jours.

Pour faire face à ces attaques, l'unité des travailleurs français et immigrés est plus nécessaire que jamais surtout dans une usine comme Renault-Billancourt où les immigrés consti-

tuent une très forte proportion des effectifs. Or, les récentes initiatives du PCF ont créé une profonde indignation parmi les travailleurs immigrés de Billancourt. La grève qui a éclaté dans l'atelier de peinture en est le reflet. Cet atelier, traditionnellement combatif, est constitué presque exclusivement de travailleurs immigrés de différentes nationalités, et notamment marocains. Le mouvement qui y a éclaté a été une réaction spontanée de colère. Il a touché une équipe et les différentes nationalités y ont participé. Après Vitry, de nombreuses discussions avaient eu lieu. Puis, après Montigny, ils ont décidé de faire un débrayage. Le délégué CFDT et le délégué CGT ont pris la parole; les syndiqués CFDT et CGT ont participé au mouvement. Ceux qui ont prétendu que la CFT avait organisé ce débrayage, en collusion avec la CFDT, ont voulu de cette manière discréditer les travailleurs de l'atelier de peinture; la CFT n'y a joué aucun rôle. Telle est la vérité.

Pierre BURNAND