



Les luttes centrales des O.S. immigrés

Laure Pitti

DANS **PLEIN DROIT** 2004/4 n° 63 , PAGES 43 À 47
ÉDITIONS **GISTI**

ISSN 0987-3260

DOI 10.3917/pld.063.0043

Date de mise en ligne : 01/01/2012

Article disponible en ligne à l'adresse

<https://droit.cairn.info/revue-plein-droit-2004-4-page-43?lang=fr>



Découvrir le sommaire de ce numéro, suivre la revue par email, s'abonner...
Scannez ce QR Code pour accéder à la page de ce numéro sur Cairn.info.



Distribution électronique Cairn.info pour GISTI.

Vous avez l'autorisation de reproduire cet article dans les limites des conditions d'utilisation de Cairn.info ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Détails et conditions sur cairn.info/copyright.

Sauf dispositions légales contraires, les usages numériques à des fins pédagogiques des présentes ressources sont soumises à l'autorisation de l'Éditeur ou, le cas échéant, de l'organisme de gestion collective habilité à cet effet. Il en est ainsi notamment en France avec le CFC qui est l'organisme agréé en la matière.

Mémoire des luttes

Dans le numéro de *Plein droit* de décembre 2002, « Immigration : trente ans de combat par le droit », le Gisti marquait ses trente années d'existence par un retour sur les luttes « *qui avaient été menées pour tenter de faire évoluer le droit de l'immigration et la condition des étrangers* ». Cette rétrospective se poursuivait dans le numéro suivant avec le combat contre la double peine.

Aujourd'hui, après quelques numéros d'interruption, nous reprenons cette rubrique et revenons sur une lutte exemplaire, quoique méconnue, celle des O.S. immigrés des usines Renault de Billancourt au début des années 70.



© Association des Anciens Travailleurs Renault de l'île Seguin (ATRIS)

Les grèves des OS immigrés des usines Renault, quand elles ne sont pas oubliées, sont souvent confondues dans les mémoires avec d'autres luttes des étrangers des années soixante-dix (lutte des foyers, revendication de la carte de résident...). Pourtant si elles sont exemplaires c'est par la centralité des revendications professionnelles et les modalités d'organisation de la grève.

Les luttes centrales des O.S. immigrés

Laure Pitti

Docteur en histoire, chargée de cours à l'Université d'Evry, chercheur associé à l'IHTP (Institut d'histoire du temps présent).

Lors des récents débats sur l'avenir de l'Ile Séguin, babel ouvrière s'il en fut du temps où s'y dressaient les usines Renault, nombre de responsables syndicaux, au premier rang desquels Roger Silvain, secrétaire de la CGT Renault dans les années 1960-1970, mettaient en avant le rôle que les travailleurs immigrés avaient joué, dans l'histoire de ces usines automobiles emblématiques, « pour l'ensemble des travailleurs »⁽¹⁾.

Ces prises de position publiques avaient un caractère novateur. Jusque-là en effet, le rôle des travailleurs immigrés dans l'histoire des luttes et des conquêtes ouvrières avait souvent été tenu pour marginal par la majorité des responsables politiques et syndicaux comme, depuis, par une majeure partie des historiens du social⁽²⁾. Réputés travailleurs de passage, on concevait mal qu'ils puissent se mobiliser. Cette réputation infirmée par la récurrence de leurs mobilisations à partir de 1968 (depuis peu revisitée⁽³⁾), l'analyse qui fut faite de ces luttes en donna l'image de luttes marginales ou spécifiques. Or celles-ci non seulement disent beaucoup du travail ouvrier de cette époque en réac-

tion auquel elles sont souvent déclenchées, mais elles ont, pour certaines d'entre elles, eu des effets sur l'organisation de ce travail ouvrier qui dépassaient de loin les seuls travailleurs immigrés.

OS immigré, une double condition

« Immigré = OS, l'équation de Billancourt » trait tout récemment *l'Humanité*, en écho à un colloque consacré aux *Hommes de l'industrie automobile* à Boulogne-Billancourt⁽⁴⁾. À Billancourt, à partir de 1945, ce furent en effet les Algériens qui vinrent former les gros bataillons d'OS, eux que l'on n'appelait alors pas encore « immigrés » mais « Français musulmans d'Algérie ». En 1957, ceux-ci constituent les deux tiers des migrants (coloniaux et étrangers) embauchés à l'usine et sont OS à 95 %. Jusqu'au milieu des années 1970 cependant, l'équation ne vaut pas seulement aux usines Renault de Billancourt mais peut, plus largement, être appliquée à l'industrie automobile, voire métallurgique, en région parisienne. Aux usines Renault de Choisy et de Flins, Simca de Nanterre comme à Citroën quai de Javel puis Aulnay ou encore Penarroya de Saint-Denis, Algériens, Marocains, Espagnols et Portugais fournissent les plus importants contingents d'OS.

Dans les usines de province, en revanche (Citroën à Rennes, Renault au Mans), ce sont de jeunes Français qui, à partir des années 1960, fournissent

l'essentiel des nouveaux OS – à l'exception des usines Peugeot, historiquement implantées à Sochaux, qui recrutent massivement les OS parmi les étrangers à compter de 1967-1968⁽⁵⁾. Dans les années 1960-1970, si « jeunes » et « OS » vont de pair dans les régions faiblement industrialisées où le recrutement s'appuie massivement sur une main-d'œuvre rurale à l'origine, dans les régions industrielles anciennes en revanche, telles le Nord, l'Est, le bassin parisien ou encore le Rhône, les conditions d'OS et d'immigré se redoublent.

Jeunes comme immigrés, ces OS constituent une pièce maîtresse du système industriel automobile et de sa formidable expansion entre 1968 et 1973. Dans l'intervalle, la production de voitures particulières double chez Renault, passant de 700 000 à 1 400 000 véhicules ; la tendance est similaire, même si comparativement moindre, chez Peugeot et Citroën, où la production de voitures particulières s'accroît alors respectivement de 80,5 % et 71 %. Cette accentuation des cadences de production (plus d'un millier de véhicules produits quotidiennement chez Renault au début des années 1970 contre 600 en avril 1955) s'appuie alors moins sur l'automatisation que sur un accroissement de la productivité du travail. Celui-ci passe par l'embauche accrue d'une main-d'œuvre peu qualifiée et par une parcelisation extrême du travail ouvrier, comme activité concrète (travail en miettes) mais aussi comme système organisé – la parcelisation chez Renault s'appuie ainsi sur une grille de classifications et de rémunérations selon le poste de travail. Ces deux traits induisent l'accroissement du personnel OS, en majorité immigré en région parisienne. En 1971, 69,1 % des ouvriers des usines Renault à Billancourt sont OS, parmi lesquels 40,1 % d'« Africains du Nord » (ainsi désignés dans les études statistiques que produit l'entreprise), au premier rang desquels les Algériens, figure de l'OS étranger. À l'époque, ceux-ci sont en effet OS à 95 %, les 5 % restant se répartissant entre manœuvres (3 %) et professionnels (2 %)⁽⁶⁾.

Là où la condition des jeunes OS et des OS immigrés diffère cependant, c'est qu'elle se trouve souvent redoublée, dans le cas des seconds, par des modes de gestion différenciée sur une base nationale ou ethnique, qui ont pour traits majeurs l'absence de promotion professionnelle⁽⁷⁾.

Jeunes OS, OS immigrés : si la condition est, pour partie, commune, leur apparition sur le devant de la

scène s'est faite de manière décalée et séparée à partir de 1968. Lorsque l'opinion découvre les jeunes en acteurs engagés en mai-juin 1968, notamment aux portes de Flins, c'est avant tout comme étudiants. Les OS immigrés, quant à eux, sont largement laissés dans l'ombre, dépeints dans la presse comme fuyant devant le désordre et les manifestations pour retourner dans leur pays⁽⁸⁾ – alors qu'ils furent souvent actifs dans la grève. Dans l'ensemble *a fortiori*, le travail d'OS n'est pas au premier plan des revendications en mai-juin 1968 – du moins de celles que les syndicats relaient.

C'est véritablement en 1971 que la condition d'OS apparaît au devant de la scène, à la suite de la grève des jeunes OS de l'usine Renault du Mans – « ces nouveaux manœuvres », titre alors *Le Monde*⁽⁹⁾. Celle d'OS immigré, en revanche, reste largement méconnue – jusqu'aux grèves des ouvriers de l'usine Penarroya de Lyon, en février-mars 1972 et plus encore des OS des

presses de Renault, à Billancourt, en mars-avril 1973. Auparavant, les OS et plus encore les OS immigrés étaient considérés comme catégorie marginale et force d'appoint par une large partie des organisations ouvrières.

Jusqu'à la fin des années 1960, la prise en charge des revendications des OS immigrés est en effet une donnée marginale pour les organisations syndicales. La CGT, majoritaire, les organise en commissions par nationalités (à l'échelle locale, régionale ou confédérale) qui laissent de côté le point commun que représente, dans l'industrie métallurgique et plus spécifiquement automobile, la stagnation

des carrières entre OS non français. À partir de 1971, la CFDT présente une configuration différente, affirmant à propos des usines Renault à Billancourt que « les immigrés [sont] intimement liés aux OS »⁽¹⁰⁾ ; et organisant des commissions immigrées en lieu et place des commissions par nationalité à la CGT. Mais c'est des organisations d'extrême-gauche que vient le changement après 1968. Pour la Gauche prolétarienne par exemple, comme pour *les Cahiers de mai* ou, plus tard, l'Union des communistes de France marxistes-léninistes, les OS immigrés, emblème de la surexploitation capitaliste, apparaissent comme la figure centrale d'un prolétariat révolutionnaire. Rien d'étonnant à ce que ce soit de ces organisations qu'émanent les plus importants récits des grèves de l'époque, où les OS immigrés sont des acteurs centraux⁽¹¹⁾.

Grèves d'atelier, grèves dures, conduites souvent à distance des syndicats : tel est le tryptique qui sem-

» Révélatrice de la condition d'OS immigré dans le secteur automobile, symbole du « travail en miettes », cette grève l'est aussi de l'arbitraire des classifications et des rémunérations des ouvriers peu qualifiés.

ble le mieux résumer les mobilisations des OS immigrés dans la métallurgie durant la première moitié des années 1970. Pour autant, on aurait tort de conclure à des luttes catégorielles ou spécifiques ; car la centralité des OS immigrés dans le processus de production automobile se retrouve dans les luttes qui le mettent en cause.

La mobilisation la plus emblématique, en la matière, est la grève conduite par les 373 OS de deux ateliers d'emboutissage à Renault-Billancourt en mars-avril 1973 contre « les classifications à la tête du client »⁽¹²⁾. Aux salaires au poste, qui font que deux OS travaillant côte à côte, sur une même machine, sont souvent payés selon des « classes de rémunération » différentes et ne touchent donc pas la même paie, les grévistes opposent le mot d'ordre « à travail égal, salaire égal. P1F [professionnel de fabrication 1er échelon] pour tous » – premier signe d'une revendication qui, de loin, excède le seul espace de leur atelier et leur propre situation de travail. Dans ce type d'ateliers pourtant, le lien est direct entre accentuation des cadences de production et dégradation des conditions de travail, les grosses presses d'emboutissage, introduites à la fin des années 1950, imposant aux ouvriers de travailler « dans une atmosphère dépassant les 95 décibels et atteignant parfois jusqu'à 100 décibels »⁽¹³⁾ – c'est le cas dans les phases de fortes cadences –, volume qui s'approche de ce que les normes en matière d'intensité sonore fixent comme seuil de la douleur (110 décibels).

Face à l'utilisation des classifications comme outil de division entre ouvriers, ceux des ateliers de grosses presses revendiquent donc, à partir de janvier-février 1973, d'abord le passage à la « classe 9 pour tous » (la classe de rémunération la plus élevée sur les postes des ateliers de grosses presses) puis le « P1F pour tous ». Cette dernière classification, propre à Renault, a été instaurée en mai 1972 dans le cadre de la politique de « promotion des OS » inaugurée par la Direction du personnel de la Régie à la demande de Pompidou suite à la longue grève des OS du Mans en 1971. Aux presses, peuvent y accéder les OS déjà en « classe 9 », dotés d'une certaine ancienneté, à condition qu'ils suivent un stage de formation pour devenir « monteurs sur presse ». Or, parmi ceux qui ont suivi ce stage, « aucun ne reçoit la classification P1F ». Au contraire, « ils sont renvoyés à leur ancien poste de travail ». « Les ouvriers du 12 (atelier de grosses presses d'emboutissage) déduisent de cet incident que les classifications et qualifications ne correspondent pas véritablement à des connaissances particulières. Elles sont attribuées selon le bon vouloir de la direction et ne reposent sur aucune base technique ou scientifique véritable »⁽¹⁴⁾. Or ce critère « scientifique », les Directions du per-

sonnel et des méthodes de Renault ne cessent précieusement de l'évoquer, sous les auspices de « l'approche scientifique de la mesure du travail » visant à « améliorer le sort du personnel », pour justifier auprès des ouvriers ces nouvelles normes de qualification du travail depuis 1962. L'absence de promotion des candidats au P1F, conjuguée à l'accentuation des cadences, finit d'en révéler le vrai visage : un instrument d'amélioration de la productivité.

La grève, envisagée comme dernière extrémité, est décidée et déclenchée le 21 mars 1973, après que l'encadrement eut refusé de donner suite aux revendications des grévistes. Elle est animée et dirigée par les ouvriers eux-mêmes, qui occupent l'atelier par rotation, contrôlent collectivement les négociations en y envoyant leurs propres délégués, choisis en assemblée générale et révocables à tout moment : des « délégués sans mandat » – sans mandat autre que celui que leur confère l'assemblée quotidienne des grévistes, à la différence des délégués syndicaux. Le souci de maintenir l'unité entre ouvriers est constant : les grévistes refusent ainsi les propositions de la Direction maintenant des « différences entre les ouvriers » et ne répondant

Les Cahiers de Mai et La Cause du Peuple

La revue *Les Cahiers de mai* paraît pour la première fois en juin 1968, selon une périodicité mensuelle. Tribune de l'autonomie ouvrière, ce « groupe-journal » rassemble des militants qui, par l'enquête et l'interlocution avec les ouvriers, entendent redonner la parole à ces derniers et ainsi « continuer mai ». Ces militants sont particulièrement actifs dans la « popularisation » des mobilisations proprement ouvrières de 1970 à 1976, notamment celles des ouvriers Penarroya (à Saint-Denis puis Lyon) en 1971-1972 et de Renault (à Billancourt) en 1972-1973.

La Cause du Peuple est le journal de la Gauche Prolétarienne, organisation maoïste fondée dans le sillage de mai 1968, qui se dissout en 1973. Celle-ci regroupe des militants du Mouvement nanterrien du 22 mars et de l'UJCml (Union des Jeunesses Communistes marxistes-léninistes). Comme pour *Les Cahiers de mai*, la pratique de l'enquête et la restitution d'une parole ouvrière sont centrales pour les militants gépistes. La GP s'implante dans les usines sous la forme de Comités de lutte. Renault-Billancourt a le sien, qui publie sa propre feuille : *L'Île du Diable*.

pas au principe « à travail égal, salaire égal » – telle cette « prime de risque-presse » que la Direction consent à garantir aux seuls ouvriers ayant sept ans d'ancienneté. Les rapports des grévistes sont distants voire antagoniques avec les syndicats ouvriers, au premier rang desquels la CGT qui pousse à la reprise du travail dès les premières propositions d'augmentation salariale de la Direction du personnel (passage en classe 9, prime de risque pour quelques-uns...), lesquelles ne correspondent pas aux revendications des grévistes (« P1F pour tous »). À l'inverse, les militants des *Cahiers de mai* jouent un rôle dans la grève (popularisation de la lutte via la rédaction d'un « quatre pages » consacré à la grève, à ses motifs et modes d'organisation⁽¹⁵⁾, auxquels s'ajoutent ceux du Comité de lutte Renault, organisation de base animée par des militants de la Gauche prolétarienne⁽¹⁶⁾).

On trouvait déjà tous ces traits dans la mobilisation des manœuvres et OS de l'usine Penarroya de Lyon-Gerland, mais la grève des OS des presses à Billancourt, symbole de l'émergence des ouvriers immigrés comme figure militante dans l'après-1968, présente cependant deux différences notables avec le conflit de Penarroya. Elle est circonscrite au champ du travail (il n'y est nullement question de logement), et à deux ateliers et aux 373 ouvriers qui y sont employés, dans une usine qui en compte plusieurs dizaines de milliers. Néanmoins, l'emboutissage étant situé en amont du processus de fabrication, cette grève-bouchon, caractéristique des conflits de l'époque dans les grandes entreprises automobiles européennes, paralyse rapidement, comme à Penarroya, l'ensemble de l'usine (7 000 ouvriers en aval sont ainsi mis en chômage technique dès le 28 mars) et par ricochets les autres établissements de la firme, trois semaines durant. Révélatrice de la condition d'OS immigré dans le secteur automobile, symbole du « travail en miettes », cette grève l'est aussi de l'arbitraire des classifications et partant, des rémunérations des ouvriers peu qualifiés, portant ainsi fortement atteinte, comme l'avait déjà fait la grève des OS du Mans en 1971, à la réputation de laboratoire social de Renault, entreprise nationalisée.

L'issue de la grève est victorieuse : le système dit de cotation de poste est supprimé à l'échelle de la firme et remplacé par « une rémunération liée à la catégorie professionnelle »⁽¹⁷⁾ ; les ouvriers des presses, quant à eux, obtiennent d'être payés selon un coefficient garanti à tous, sans distinction. La victoire est donc double là où la grève des OS du Mans, deux ans plus tôt, n'avait pas réussi à faire plier la Direction sur autre chose qu'un aménagement de la grille de classification. Loin d'être une lutte « catégorielle », spécifique aux « travailleurs immigrés » ou « marginale »⁽¹⁸⁾, cette grève des 373 OS étrangers de

deux ateliers de presses à Billancourt, dans son principe même (« à travail égal, salaire égal ») comme par son issue, aura donc eu un impact sur le système des relations professionnelles à l'échelle de l'entreprise tout entière et marqué une avancée, aujourd'hui reconnue, pour l'ensemble des ouvriers. ■

(1) Débats autour du film de Mehdi Lallaoui, *Retour sur l'île Seguin*, documentaire, couleurs, France, production France 3 Ile-de-France Centre/Mémoires vives productions, 52', 2004.

(2) Cf. Laure Pitti, *Ouvriers algériens à Renault-Billancourt de la guerre d'Algérie aux grèves d'OS des années 1970. Contribution à l'histoire sociale et politique des ouvriers étrangers en France*, doctorat d'histoire, sous la direction de René Gallissot, Université Paris 8, 2002, pp. 17-49, à paraître aux éditions Bouchène en 2005.

(3) Pour les mobilisations ouvrières des « années 1968 », Xavier Vigna, *Actions ouvrières et politiques à l'usine en France dans les années 68*, doctorat d'histoire, sous la direction de Michelle Zancarini-Fournel, Université Paris 8, 2003.

(4) *L'Humanité hebdo*, pages Ile-de-France, 30-31 octobre 2004.

(5) Cf. pour Peugeot, Nicolas Hatzfeld, *Les gens d'usine. 50 ans d'histoire à Peugeot-Sochaux*, Paris, Editions de l'Atelier / Editions ouvrières, 2002, pp. 174-177 ; sur Citroën-Rennes, le film de Louis Malle, *Humain, trop humain*, 1972.

(6) En 1968, les Algériens représentent, à Billancourt, 32,2% des ouvriers étrangers.

(7) Cf. Laure Pitti, « De la différenciation coloniale à la discrimination systémique ? La méthode Renault de qualification du travail et ses effets sur les relations professionnelles, 1952-1973 », à paraître in *La Revue de l'IREES*, début 2005.

(8) Cf. Yvan Gastaut, « Le rôle des immigrés pendant les journées de mai-juin 1968 », *Migrations société*, n° 32, mars-avril 1994, pp. 9-29.

(9) « A l'origine du conflit Renault : l'« O.S. », nouveau manœuvre », *Le Monde*, 25 mai 1971.

(10) Syndicat des travailleurs Renault de l'automobile (CFDT), *Réflexions : les immigrés*, n° 2, 1971, 2 p., p. 1, source : CFDT, archives confédérales, cote 4W89.

(11) Cf. Gauche prolétarienne, « Avril 1973, Renault-Billancourt : à travail égal, salaire égal, neuf leçons », *La Cause du Peuple*, n° 45, 18 mai 1973 ; « Renault-Billancourt, la grève du département 12 : ce que signifie pour les ouvriers des presses la revendication « P1F pour tous » », *Cahiers de mai*, supplément au n° 39, 6 avril 1973 ; « Renault-Billancourt : sans une direction révolutionnaire, pas de démocratie, pas de victoire possible ! », *Le marxiste-léniniste*, n°1, janvier 1974.

(12) Pour une étude détaillée de cette grève, et notamment pour le détail de sa chronologie, cf. Laure Pitti, « Grèves ouvrières versus luttes de l'immigration : une controverse entre historiens », *Ethnologie française*, XXXI, 2001/3, juillet-septembre, pp. 465-476.

(13) Daniel Mothé, « La grève Renault et les blocages du système industriel », *Esprit*, mai 1973, pp. 1217-1222, p. 1217.

(14) *Renault-Billancourt. La grève du 12. Ce que signifie pour les ouvriers des presses la revendication « P1F pour tous »*, supplément au n° 39 des *Cahiers de mai*, op. cit., pp. 136-137.

(15) *Ibid.*

(16) Cf. notamment « À travail égal, salaire égal. Nous pouvons tous l'exiger ! », *L'Île du diable*, journal du comité de lutte Renault, 28 mars 1973.

(17) RNUR, DCPRS, service Qualification du Travail, *Modification du système de classification des OS (usines)*, 22 mai 1973, 6 p., p. 2, source : CFDT, archives confédérales, cote 4W94.

(18) Venant donc nuancer la chronologie établie par Yvan Gastaut qui distingue, certes du point de vue de l'immigration dans l'opinion publique, les « luttes marginales » (1971-1973) des « actions élargies » (1975-1980), *L'immigration et l'opinion en France sous la Ve République*, Paris, Seuil, 2000, pp. 384-387.