



OS immigrés de Citroën et Talbot : l'insubordination en partage (1982-1984)

Vincent Gay

DANS **PLEIN DROIT** 2015/3 n° 106 , PAGES 32 À 36

ÉDITIONS **GISTI**

ISSN 0987-3260

ISBN 9971987326008

DOI 10.3917/pld.106.0032

Date de mise en ligne : 21/10/2015

Article disponible en ligne à l'adresse

<https://droit.cairn.info/revue-plein-droit-2015-3-page-32?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



Reprise du travail à Citroën-Aulnay, 1982 © André Lejarre.

Alors que les mobilisations liées à l'immigration au début des années 1980 sont souvent pensées en lien avec la Marche pour l'égalité et contre le racisme, les grèves des ouvriers immigrés de Citroën et Talbot replacent la question migratoire au cœur des luttes du monde du travail.

OS immigrés de Citroën et Talbot : l'insubordination en partage (1982-1984)

Vincent Gay, *doctorant en histoire à l'université d'Évry-Val d'Essonne*

Au début de la décennie 1970, un nouvel acteur collectif des luttes sociales apparaît au grand jour, les ouvriers spécialisés (OS) de la métallurgie : OS français comme dans l'usine Renault du Mans, mais également OS immigrés qui participent à de nombreuses grèves, en particulier dans les usines Renault de la région parisienne, où Billancourt et Flins apparaissent comme des Babel ouvrières avec une forte concentration d'ouvriers issus des anciennes colonies françaises. La double condition d'OS et d'immigré fait de ces travailleurs un prolétariat particulièrement exploité, soumis aux tracasseries administratives, aux mauvaises conditions de travail et de logement, et au racisme¹.

Une décennie plus tard, qu'en est-il de la condition des OS immigrés de l'automobile et de leur participation aux conflits sociaux ? Si dans certaines entreprises, quelques évolutions de carrière et de salaire ont pu avoir lieu, dans d'autres, qui n'ont pas connu les mêmes conflits que Renault, la situation des OS immigrés n'a enregistré aucune amélioration notable. C'est le cas dans les usines Citroën et Talbot. Celles-ci

ont comme point commun d'employer une part très importante de travailleurs immigrés, en majorité marocains (58 % de l'effectif étranger à Talbot-Poissy en 1983 par exemple) ; et un système d'encadrement des salariés, coercitif et paternaliste, qui empêche ou limite au maximum la présence et l'activité des syndicats CGT et CFDT. L'outil de ce système d'encadrement, outre le personnel de maîtrise (contremaîtres, régisseurs, etc.), est le syndicalisme indépendant. Cette forme atypique de syndicalisme est née après la Deuxième Guerre mondiale, de la rencontre de divers secteurs militants de droite ou d'extrême droite. Il prend le nom de Confédération française du travail (CFT) en 1959, puis se transforme en Confédération des syndicats libres (CSL) en 1977 suite à l'assassinat d'un gréviste cégétiste par un de ses membres. Malgré un léger développement après mai 1968, ce syndicat est quasiment inexistant à l'échelle nationale. En revanche, il joue un rôle essentiel dans quelques places fortes, appuyé par une forte proximité avec les directions d'entreprise, en particulier à l'usine Simca de Poissy (qui deviendra ensuite Chrysler puis Talbot) où il s'implante au milieu des années 1950, balayant en quelques mois toute implantation syndicale contestataire². L'usine ne connaîtra d'ailleurs aucun conflit social jusqu'au début des années 1980. À Citroën, entreprise également

réputée pour ses pratiques antisyndicales, c'est après la grève de mai-juin 1968 que la direction implante le syndicalisme indépendant. Lorsqu'ouvre l'usine d'Aulnay-sous-Bois en 1973, la volonté d'en faire une usine moderne, et donc sans syndicats autres que la CFT, est patente, et les syndicalistes sont violemment réprimés. Dans les usines de Poissy et d'Aulnay, les équipes syndicales sont donc extrêmement réduites et fonctionnent en partie clandestinement ; nombre de militants sont licenciés ou abandonnent leurs activités.

Encadrement et pratiques anti-syndicales

Si elle est un puissant outil de lutte anti-syndicale, la CFT participe également à l'encadrement des ouvriers immigrés. Citroën et Simca ont une longue tradition de recours à la main-d'œuvre immigrée, qui s'accélère dans la seconde moitié des années 1960, pour accompagner les hausses de production et les besoins massifs en ouvriers spécialisés. Contrairement à Renault-Billancourt qui, depuis 1945, embauche massivement des Algériens, Citroën et Simca se tournent de préférence vers les Marocains, en particulier les Berbères du sud du pays, réputés courageux dans l'effort, solides, peu instruits et dépolitisés. Les représentations racistes imprègnent les choix de recrute-

ment, mais ces derniers répondent également à des objectifs politiques. Alors que la guerre d'indépendance algérienne a participé à la politisation de toute une génération d'ouvriers algériens immigrés en France³ il s'agit d'éviter qu'un esprit contestataire s'empare d'ouvriers dont on attend avant tout qu'ils produisent les automobiles dont la France a besoin, avant de rentrer dans leurs pays d'origine. Si nombre de migrants arrivent en France par leurs propres moyens, les recruteurs de Citroën et Simca parcourent les zones rurales du Maroc, avec le soutien des autorités du pays, afin de sélectionner les volontaires qui, bien souvent se pressent pour émigrer. De semblables opérations, mais de moindre ampleur, ont lieu dans d'autres régions, notamment en Turquie, mais également dans les départements français de Guadeloupe et de la Réunion⁴.

Pour bon nombre de ces migrants ne parlant pas français, l'encadrement est assuré par diverses instances et acteurs. Le syndicat indépendant, d'une part, dont certains membres marocains participent aux recrutements dans leur propre pays, accueille les futurs OS à leur arrivée dans l'usine et les font adhérer, la carte de la CFT étant souvent vue comme faisant partie des papiers obligatoires, au même titre que la carte de service. L'encadrement professionnel, d'autre

Le manifeste des OS de Citroën-Aulnay (extraits)

Nous sommes OS à l'usine Citroën d'Aulnay-sous-Bois. Nous y subissons depuis des années le poids d'une véritable chape de plomb. L'usine d'Aulnay, c'est l'usine de la peur. [...] Aujourd'hui, forts de notre grève, nous proclamons :

- Le système de répression Citroën : c'est fini. La terreur : c'est fini. Les barrières entre travailleurs : c'est fini.
- Fini le quadrillage de l'usine par les mouchards [...];
- Fini la hiérarchie parallèle, doublant la maîtrise et les techniciens [...];
- Fini les agents de secteurs qui balancent avertissements et lettres à domicile, sans motifs valables ;
- Fini les cadeaux au "chef-interprète", fini le pastis au chef... pour obtenir ainsi : une promotion, un congé pour enfant malade, etc. ;
- Fini les insultes racistes ;
- Fini la médecine maison [...].

Nous ne supporterons plus d'être traités en esclaves.

Nous voulons tout simplement avoir les mêmes droits que tous les travailleurs :

- le respect de la dignité ;
- la liberté de parler avec qui nous voulons ;
- de prendre la carte du syndicat de notre choix ;
- de voter librement.

Nous voulons :

- choisir l'interprète de notre choix [...];
- qu'on nous reconnaisse le droit de pensée et de religion différentes [...];
- des élections libres [...];
- voter comme tous les autres travailleurs de ce pays [...].

Chez Citroën, la liberté et les droits de l'homme doivent triompher.

part, les « petits chefs », qui organisent le travail, mais également les interprètes, hommes de la direction chargés de régler les problèmes que rencontrent les ouvriers immigrés et de les éloigner de toute velléité contestataire. Enfin, notamment pour les Marocains, les services du consulat et les amicales marocaines, qui se fédèrent sous le contrôle d'Hassan II en 1973, jouent un rôle de surveillance des ouvriers marocains, visant à préserver leur neutralité politique ; plusieurs syndicalistes CGT ou CFDT seront d'ailleurs emprisonnés lors de leur retour au Maroc pour les vacances. Cependant, la dimension coercitive n'est pas la seule en jeu car une certaine obéissance aux règles édictées par les directions d'entreprise et appliquées par le syndicat indépendant peut amener des rétributions, toujours attribuées sur un mode individuel. Il n'en reste pas moins, qu'à Citroën et à Talbot, peut-être plus encore qu'à Renault, le destin d'OS à vie est le lot commun des immigrés ; sans formation initiale, ces ouvriers ne bénéficient pas non plus de réelles formations au long de leur carrière. Comparées à l'ensemble de la filière automobile, au début des années 1980, les usines Citroën et Talbot se distinguent par la forte proportion d'immigrés non qualifiés. À Poissy par exemple, sur 13 500 ouvriers, 10 800 sont des ouvriers non qualifiés, alors que les OS représentent 42,2 % des salariés de l'automobile française. Les étrangers composent 52,3 % de l'effectif ouvrier, 67 % à Citroën-Aulnay, contre 27,5 % sur l'ensemble du groupe PSA (auxquels appartiennent Talbot et Citroën), et 25,8 % chez Renault. Sur l'ensemble des ouvriers de Talbot, 59 % ont moins de 40 ans. Dans l'usine, 87,6 % des ouvriers étrangers ont un niveau d'éducation en deçà du primaire, 8,7 % de niveau primaire (contre 37,5 % pour les Français), et 3,7 % de niveau secondaire (62,4 % pour les Français). De même, 96 % des Marocains ont un coefficient (qui définit la place de chaque salarié dans les grilles de classification des entreprises, et par conséquent le salaire) situé entre 160 et 190, quand celui de 86 % des ouvriers français se situe entre 180 et 255.

Grèves et insubordination

Effet différé du changement de majorité politique en 1981 ou pugnacité des équipes syndicales, l'industrie automobile connaît, à partir de l'automne 1981, un cycle de trois ans de luttes qui touchent particulièrement les usines Citroën et Talbot, mais également Renault-Flins. Alors que les négociations pour l'organisation des élections s'embourbent à Citroën-Aulnay, une grève y débute le 23 avril 1982, à l'initiative de militants immigrés de la CGT, sans que le syndicat n'ait appelé à la grève. Au bout de trois jours la production

est complètement bloquée et les grévistes occupent les parkings de l'usine, tandis que les cadres et la CSL restent dans l'usine. La grève va durer cinq semaines et s'étendre aux usines d'Asnières, Levallois et Saint-Ouen. Encadrés par l'union départementale CGT de Seine-Saint-Denis et la Fédération de la métallurgie, soutenus par les mairies communistes du département, les grévistes multiplient les manifestations et actions, tandis que la direction de l'entreprise mobilise, de son côté, les anti-grévistes. Un manifeste des OS de Citroën-Aulnay synthétise un certain nombre des exigences qui s'expriment durant le conflit [voir encadré]

Face au blocage des négociations, le gouvernement nomme un médiateur, Jean-Jacques Dupeyroux, juriste et fondateur de la revue *Droit social*, dont les recommandations, reprenant en bonne partie les demandes de la CGT, sont finalement suivies par la direction de Citroën. Dans les usines de la marque aux chevrons, la liesse lors de la reprise du travail accompagne la syndicalisation massive à la CGT (elle devient majoritaire à Aulnay), et dans une moindre mesure à la CFDT.

Le lendemain de cette reprise du travail, c'est l'usine de Talbot-Poissy qui est, à son tour, touchée par la grève. Les premiers jours sont émaillés d'importantes violences quand les hommes au service de la direction se rassemblent pour agresser les grévistes réunis dans un atelier ; mais, pour la première fois, les grévistes répliquent aux attaques de l'encadrement, et un directeur du personnel est gravement blessé lors des affrontements. Pendant cinq semaines, les deux camps se mobilisent, se confrontent, dans l'usine comme dans la ville de Poissy. Porteurs de revendications similaires à leurs collègues d'Aulnay, et faisant face aux mêmes blocages des négociations, les grévistes voient finalement se profiler une victoire lorsque le gouvernement décide à nouveau de faire appel à Jean-Jacques Dupeyroux pour régler le conflit. Dans ses recommandations, celui-ci insiste sur les problèmes éthiques que pose l'exploitation des OS immigrés : « *L'impuissance de la société française à donner une réponse satisfaisante à une immense question, celle de la condition des OS. Le recours systématique à une main-d'œuvre immigrée pour l'exécution des tâches répétitives et, trop fréquemment, l'utilisation de procédés de pure contrainte, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des entreprises, pour prévenir ou réprimer toutes contestations, ont jusqu'à maintenant permis tant bien que mal d'éluder cette question. Force est de constater que cette politique se solde par un échec. À vouloir refuser de prendre acte de cet échec et d'en tirer les conséquences, notre société ferait preuve d'un aveuglement qui pourrait en définitive lui être fatal [...] D'un point de vue éthique, une société qui accepte que certaines catégories des travailleurs, seraient-ils immigrés,*

soient cantonnées dans des tâches totalement aliénantes pour des vies entières, renonce aux valeurs fondamentales dans lesquelles elle doit trouver son fondement et sa cohésion. S'interdisant de se présenter en modèle aux générations montantes, elle cultive en elle-même les germes de sa désagrégation. » En effet, au-delà des libertés et des droits syndicaux, et de la mainmise du syndicat indépendant sur l'expression des salariés, c'est bel et bien la question de la condition des OS immigrés qui est sous-jacente dans ces conflits, dans un contexte où s'amorcent des restructurations de la filière automobile conduisant à des réductions massives d'effectifs, particulièrement pour les postes les moins qualifiés.

Après ces grèves du printemps 1982, le climat dans les usines Citroën et Talbot change totalement. Au calme qui a régné pendant des années succède une agitation et une contestation quasi permanentes face auxquelles les responsables syndicaux ne savent pas toujours comment réagir. Alors que les recommandations du médiateur ont permis la création d'instances de négociation censées régler les problèmes laissés en suspens pendant les grèves, une partie des ouvriers multiplie les débrayages, pétitions, arrêts de chaîne, etc., pour faire appliquer les accords passés à l'issue des grèves, mais également pour contester l'autorité de leurs supérieurs. À quoi réplique parfois le personnel d'encadrement, suivi par certains ouvriers, qui, fait relativement inédit, recoure aux arrêts de travail.

La politique à l'usine est également bouleversée par l'entrée massive des OS immigrés dans la vie syndicale, notamment par le biais de leurs délégués de chaîne, pour la plupart immigrés. En effet, les grèves ont fait émerger une génération de syndicalistes, qui ne peuvent pas être tous élus dans les instances officielles de représentation du personnel; les syndicats proposent donc de désigner ou de faire élire des délégués qui demeurent au plus près des salariés pour régler leurs problèmes ou négocier avec le petit encadrement. Ces délégués de chaîne apparaissent aux yeux des directions d'entreprise comme un contre-pouvoir illégitime, elles refusent donc de les reconnaître. Les structures syndicales connaissent également des changements avec l'accession à des postes de responsabilités d'ouvriers immigrés, en premier lieu Akka Ghazi qui devient secrétaire de la CGT de Citroën-Aulnay et, par là même, un personnage public, un des rares syndicalistes par exemple invité à l'émission télévisée *Sept sur Sept*.

Malgré les accusations de sabotage, et quoi qu'en disent certains ministres voyant derrière les grèves la main cachée d'une manipulation islamiste⁵, les problèmes de production que connaissent Citroën et Talbot ont surtout des causes économiques, provoquant un chômage technique de plus en plus impor-

tant en 1983. À Talbot, la CGT réagit en organisant, pendant quelques jours, une production sans l'aval de la direction, pour protester contre la mise au chômage forcée; la confiance collective acquise depuis le printemps 1982 et la mise en place du réseau des délégués de chaîne permettant ainsi de sortir plusieurs dizaines de voitures. Cependant, malgré cette force collective accumulée, les plans de restructuration de PSA, sous la houlette de Jacques Calvet, se multiplient. En juillet 1983, le groupe annonce des licenciements massifs qui touchent d'abord Talbot. La grève de décembre 1983 et janvier 1984 sera défaite et n'empêchera pas les 1 905 licenciements (parmi lesquels 80% d'étrangers, et une part importante d'ouvriers français issus des DOM-TOM) sur lesquels se mettent d'accord l'entreprise et le gouvernement⁶; elle se terminera par des violences teintées de slogans racistes. Citroën connaîtra un sort semblable quelques mois plus tard, sans que les tentatives de formation ni les propositions d'aide au retour dans les pays d'origine, remises alors au goût du jour par le gouvernement⁷, n'apportent de solutions au problème de l'emploi des moins qualifiés. Après ces licenciements et les désillusions consécutives aux grèves de 1984, la mobilisation syndicale entamée en 1982 se délite peu à peu, les délégués de chaîne disparaissent, la CGT redevient minoritaire, alors qu'elle avait syndiqué 1 500 ouvriers à Aulnay et près de 4 000 à Poissy en 1982; et l'emploi dans ces usines continue de diminuer. Pour autant, l'apprentissage et la conscience d'un soi collectif ont révélé durant quelques mois les capacités d'un groupe, souvent décrit alors seulement sous l'angle de la domination, et qui a su faire preuve d'une ténacité et d'un esprit d'insubordination, relativement rare en ce début des années 1980. ◆

¹ Laure Pitti, « Les luttes des OS immigrés dans l'automobile (1970-1975) », *Plein droit* n° 63, mars 2003.

² Jean-Louis Loubet, Nicolas Hatzfeld, « Poissy: de la CGT à la CFT, histoire d'une usine atypique », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, n° 73, 2002, p. 67-81.

³ Laure Pitti, « Une matrice algérienne? Trajectoires et recompositions militantes en terrain ouvrier, de la cause de l'indépendance aux grèves d'OS des années 1968-1975 », *Politix* 2006/4, (n° 76), p. 143-166.

⁴ En 1983, à Talbot-Poissy, les Marocains sont majoritaires parmi les immigrés (4 402, soit 58 % de la population étrangère), suivis des Algériens (792, soit 10 %), des Turcs (5 %), des Sénégalais (4,5 %), des Espagnols (4 %), des Portugais (4 %) et des Africains subsahariens autres que Sénégalais.

⁵ Vincent Gay, « Grèves saintes ou grèves ouvrières? Le « problème musulman » dans les conflits de l'automobile, 1982-1983 », *Genèses* n° 98, 2015/1.

⁶ Daniel Richter, « Talbot-Poissy, du "printemps syndical" à l'affrontement racial (1982-1984) », *Plein droit* n° 76, mars 2008.

⁷ Vincent Gay, « Lutter pour partir ou pour rester? », *Travail et Emploi* n° 137, janvier-mars 2014.