

LES CAHIERS DE L'HISTOIRE DE LA METALLURGIE

Publication de l'Institut C.G.T. d'Histoire Sociale de la Métallurgie



Ambroise Croizat
Ministre du travail

Secrétaire Général de la FTM CGT

L'œuvre sociale de ce ministre que les salariés appelaient « le ministre des travailleurs », doit-être reconnue par la Nation.

N° 28 Juin 2009

Les Cahiers de l'histoire de la Métallurgie

94 rue Jean-Pierre Timbaud 75011 Paris

Tél. : 01.53.36.46.00. Fax: 01.53.36.86.38

<http://www.ftm-cgt.fr>

e-mail : z.goudjil@magic.fr

Imprimé par nos soins.

Sommaire

- **EDITO** P. 1
- **La vie de l'IHS** P. 2
- **Les Dossiers de l'IHS**
«Renault Douai, héritage des luttes»
Paginé de I à VIII
- **LE CPL prendre le relais**
- **MACIF** P. 3

Maquette et rédaction:
JP Elbaz, R. Gauvry

EDITO

Le devenir industriel et la place des travailleurs *L'histoire nous apprend toujours comment se crée le devenir.* *Il en est de même pour l'industrie.*

Un dossier est consacré pour ce cahier d'avant les vacances sur les évolutions qui se sont produites dans la région Nord Pas de Calais, région industrielle. Cette région a été, avec la Lorraine, le poumon du développement national à partir du charbon et de l'acier, de même le textile implanté depuis plus longtemps mais qui a vu son déploiement assuré par les métiers à tisser.

Toutes ces branches d'industrie vitales ont façonné le Nord Pas de Calais.

Depuis les années 1970/1980 elles ont été mises à mal par le libéralisme.

Un libéralisme destructeur.

Le charbon, l'acier, le textile étaient considérés comme la colonne vertébrale de cette région.

Les bassins de la Sambre, du Valenciennois, Flandres Douais, la région minière dans son ensemble et notamment dans le Pas de Calais ont vu s'effondrer ces industries et le chômage s'installer comme une réalité incontournable de la part des gouvernants et du patronat. Celui-ci s'est retiré de ces industries en emportant le butin qu'il avait soustrait aux travailleurs pendant plus d'un siècle.

Ces patrons des forges, du textile, on les retrouve aujourd'hui dans les hypermarchés, dans les délocalisations d'entreprises textiles dans les pays asiatiques et en Europe de l'Est, où ils exploitent à bon compte dans ces pays la main d'œuvre locale.

Comme le disent les intervenants dans le dossier, il a fallu se battre pour la reconversion de l'industrie minière et la CGT a été à la tête des luttes pour l'implantation de nouvelles industries dans le nord notamment avec l'imprimerie Nationale, Renault Douai et la Française de mécanique puis ensuite l'automobile dans le valenciennois.

L'automobile représente un nouvel atout pour cette région.

Encore faut-il que son devenir soit assuré.

Autour de l'automobile sont venues s'installer de nombreuses entreprises sous-traitantes, mais ce que nous

pouvons remarquer, c'est toujours cette volonté du patronat de profiter d'une main d'œuvre qu'il veut précaire et d'exister en fonction des aides attribuées par les pouvoirs publics.

Les salaires demeurent parmi les plus bas, la précarité de l'emploi règne notamment celle des jeunes en contrat à durée déterminée.

Cette reconversion de l'industrie dans le Nord Pas de Calais n'a pas été jusqu'au bout, l'implantation d'usines nouvelles est très en deçà de la disparition de ce qui existait et des qualifications des salariés et il manque d'industries à haute valeur ajoutée.

Incontestablement, il y a eu un énorme bradage de l'expérience professionnelle acquise de longue date dans les industries métallurgiques et sidérurgiques notamment.

Aujourd'hui même, avec la crise, des risques de fermetures apparaissent à nouveau avec des PME prisonnières des impératifs de profits des donneurs d'ordre.

Des grandes luttes avaient empêchées une saignée plus importante, nous le devons à un syndicalisme CGT très implanté à cette époque.

Ce n'est plus le cas aujourd'hui avec la disparition de grandes entreprises où la CGT était très implanté avec un syndicalisme de masse et revendicatif autour des conventions collectives. Beaucoup de salariés sont livrés à eux-mêmes dans des PME où le syndicalisme CGT n'est plus présent ou affaibli.

Le 49^{ème} congrès de la CGT nous invite à y réfléchir et à travailler un syndicalisme CGT de proximité et surtout revendicatif.

L'avenir industriel de cette région comme ailleurs passe par la réindustrialisation et celle-ci nécessite de placer le travailleur au premier rang des préoccupations.

Salaires, qualifications, protection sociale, droits et libertés ont été portés par des générations de militants et de syndiqués ; c'est par cette voie que la CGT dans la métallurgie retrouvera des forces.

Bernard Lamirand

Président IHS CGT Métallurgie



Le Conseil National du 1^{er} Avril 2009



1- Le débat organisé par l'IHS Métaux du 9 Avril 2009 avec le musée de la Résistance sur le CPL.

2- Vue de la participation nombreuse des adhérents.

3- Dépôt de Gerbe par Philippe Martinez sous la plaque des martyrs des Nazis de la direction Fédérale, en présence de UFICT, l'UFR, UFM et l'IHS. Suivi du repas fraternel annuel.



Dépôt de gerbe à la mémoire de **Celestin Leduc**, dirigeant de la métallurgie de Douai, exécuté par les nazis le 14 avril 1942

Cécile Rol Tanguy, par Raymond Aubrac au Conseil National

La Fédération avait décidé, lors de l'annonce de la remise de la Croix de Commandeur de la Légion d'Honneur à **Cécile Rol Tanguy**, par **Raymond Aubrac**, de lui rendre hommage à l'occasion du Conseil National qui suivrait. Ce fut chose faite, le soir du 1^{er} avril pendant le Conseil National, en présence de **Bernard Thibault** secrétaire général de la CGT, **Philippe Martinez** secrétaire général de la FTM, que l'on voit à la tribune autour de **Cécile** et **Raymond** ainsi que **JF Caré** secrétaire général de l'IHS Métaux. **Cécile** a tenu à préciser qu'elle considérait que cette haute distinction honorait « les nombreuses militantes résistantes qui trop souvent sont restées dans l'ombre ou ont été oubliées ».

AG de l'association CGT de l'histoire sociale de la Snecma

L'association a tenu son assemblée générale le 11 février.

L'association a décidé de participer à un colloque sur « 100 ans de pratiques sur la propagande et la communication patronale et celle de la CGT ». Elle envisage de publier un livre sur Mai 68 à la SNECMA reprenant l'intégral des documents reçus et des photos de cette époque.

Enfin, elle propose d'ouvrir un travail sur :

- La lutte des techniciens supérieurs ;
- La lutte sur les machines à commandes numériques ;
- Le patrimoine social ;
- La sécurité sociale et la Mutualité ;
- La nationalisation et privatisation d'hier et d'aujourd'hui.

L'association a progressé en 2009 de 11 adhérents et de 6 syndicats.

Cette progression est positive mais pas suffisante pour assurer son autofinancement. Des mesures ont été prises afin de renforcer l'organisation par site. Le mot d'ordre de l'association demeure constant :

Lutter toujours pour défendre les acquis, la santé, l'emploi et défendre notre industrie et les libertés

AG de l'association d'histoire sociale et de solidarité des usines Citroën

La 4^e Assemblée générale de l'association s'est déroulée le 10 juin 2009 au 94 rue JP Timbaud à Paris avec 20 participants dont quelques provinciaux. Constituée de deux parties, l'une sur l'activité et l'autre sur les stratégies patronales et syndicales, elle était animée par Serge Pronteau et Georges Jarry, respectivement président et trésorier en présence de JF Caré de l'IHS métaux.

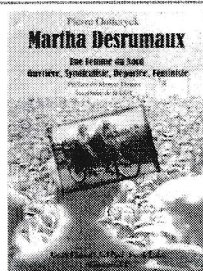
Le rapport moral et le rapport financier ont été approuvés à l'unanimité. L'activité de l'association a été régulière et importante en 2008 :

- réalisation d'une exposition et d'un DVD et de débats sur la grève de mai-juin 1968 dans les usines ; sortie trimestrielle du journal « Notre Voix » ; réunion mensuelle du bureau, boîte aux lettres dédiée sur Internet, contact régulier avec les adhérents de province.

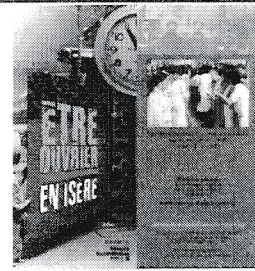
Renforcement de l'association qui compte 44 adhérents.

Malgré cette activité des insuffisances ont été soulignées : déficit des relations avec les syndicats d'actifs, Asnières et St Ouen, aucune présentation de l'expo du DVD dans les usines ; absence de relations avec Peugeot et Simca-Chrysler.

Quelles perspectives ? Continuer les recueils d'archives papier et audio-visuelles, participer aux colloques nationaux solliciter la participation des adhérents sur leur activité militante et poursuivre la publication régulière d'informations.



Est paru de **Pierre Outteryck**, de notre Conseil scientifique un ouvrage sur celle qui partageait la vie militante de **Louis Manguine** de la direction Fédérale de 1946 à 1950



Une initiative signalée par Paul Giregard au Musée dauphinois avec une expo jusqu'en **Janvier 2010**. Si vous passez par grenoble. (Nous y revendrons.)

L'usine de Renault Douai est l'héritage des luttes des mineurs Présentation du Débat du 15 mars 2009



Jean François Caré

Achilles Blondeau

François Dumez

Pierre Outteryck
historien et écrivain

Secrétaire Générale de l'IHS Métaux Secrétaire de la fédération du sous-sol Secrétaire Générale U.D. du Nord

Jean François Caré : Ce jour nous allons rappeler les conditions dans lesquelles a été avancée la construction de l'usine de Renault Douai. Une usine qui a atteint 9600 salariés en 1985. Cette usine est l'héritage des luttes des mineurs. Nous avons rassemblé autour de cette table **Achilles Blondeau** qui était Secrétaire de la fédération du sous-sol à cette époque, qui va nous rappeler les conditions de la victoire sur cette question ; **François Dumez** qui était en responsabilité de la CGT interprofessionnelle et qui a vu arriver les conditions de l'installation de l'usine ; nous avons invité **Pierre Outteryck** historien et écrivain qui va aussi prendre un certain nombre de références par rapport à cette belle histoire, sans plus tarder je passe la parole à Achilles.

Achilles BLONDEAU : Inutile de s'étendre sur le fait que le Nord Pas de Calais a toujours été en France, du moins à partir de la fin du 19^{ème} siècle, le plus grand bassin houiller français. En 1959 la production de charbon a battu son record en atteignant 60 millions de tonnes malgré le plan Schuman qui prévoyait une diminution sensible de la production, mais les besoins en énergie ont été tels à l'époque, il y a eu un grand boom industriel, qu'il a fallu, malgré le plan Schuman, augmenter la production charbonnière en France. C'était jusque 1960 où on a eu le fameux rapport Jeanneney, en fait c'était le rapport des pétroliers qui voulaient conquérir le marché, ce qui supposait une diminution continue de la production et de la consommation de charbon. Alors, cela n'a pas été tout seul, je le rappelle. Je considère, que la plus grande défaite de **De Gaulle** dans l'opinion publique c'est la grève des mineurs de l'**Aveyron** de 1961 à 1962, 66 jours, avec toute une région mobilisée autour des mineurs. Je l'ai vécue sur place, c'est à mon avis la grève la plus extraordinaire. J'en ai vécu beaucoup dans ma vie, beaucoup qui n'étaient pas ordinaires, mais la plus extraordinaire c'était celle de l'**Aveyron** et le gouvernement a subi un gros préjudice, tout comme il a subi un autre préjudice avec la grève de 1963.

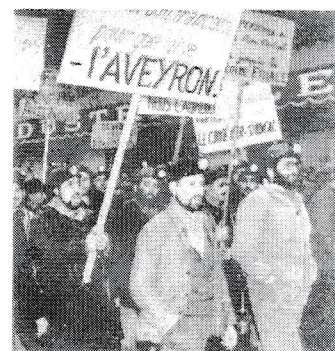
Alors dans aucun bassin minier on n'a accepté la fermeture des mines comme ça, et nous on se battait «*Où vous ne fermez pas les puits, ou vous donnez un emploi bien rémunéré aux mineurs*». Je vais vous raconter, ici, une petite anecdote : En 1968, au moment des négociations dans les charbonnages, il y avait à l'époque un secrétaire à l'énergie qui s'appelait *Couture*, et on a discuté deux fois douze heures consécutives et une grande partie de cette discussion a porté sur l'avenir de l'industrie charbonnière et à un moment *Couture* dit : «*Mais enfin, je ne comprends pas, vous préférez que les gens descendent au fond de la mine, alors qu'il pourraient être dans des usines modernes avec un travail moins pénible et un travail bien payé...*» Je le coupe, et je lui dit «*Monsieur Couture, vous mettez ce que vous venez de dire sur du papier et moi je dis que la CGT signe tout de suite*». Il n'a pas été question de mettre ça sur du papier, pardi, non mais ça, je sais que ça m'est resté. *Couture* était très confus, j'ai l'impression qu'après les gens de la direction des charbonnages ont dû lui dire «*méfiez-vous parce que vous avez des contradicteurs qui connaissent très bien leur sujet*».

Donc, à partir de là, à partir de ces luttes il a fallu envisager la création d'entreprises dans le bassin, ça été une tâche extrêmement difficile, il y a eu

ce qu'on a appelé l'époque des chasseurs de primes. Pour toucher une prime les gens venaient s'installer, prenaient quelques mineurs reconvertis et quand la prime était bien garantie, on fermait l'entreprise. Dans le privé, dans le Nord et Pas de Calais il s'est quasiment rien installé, alors aculé, parce alors que le gouvernement était bien aculé, il craignait, disons plus, une lutte dans le bassin du Nord Pas

AUBRIVES

DECAZEVILLE



POUR UNE POLITIQUE
MINIÈRE
NATIONALE

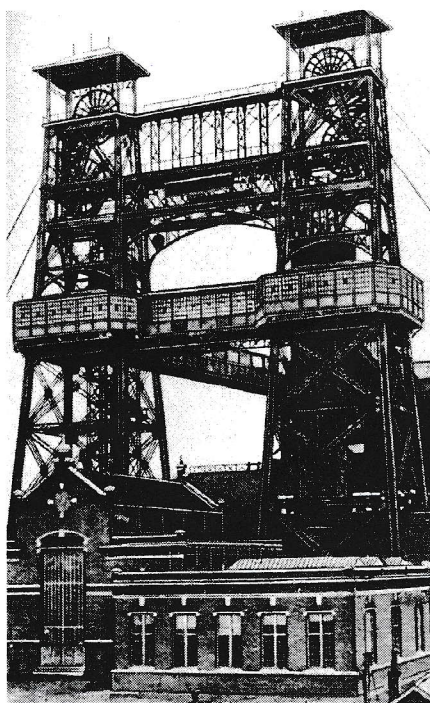
Supplément au N° 5 de Mars 1992
du «Droit Mineur», édité par la
Fédération Nationale du Sous-Sol
PRIX : 0,50 N.F.

Les dossiers de la métallurgie CGT

de Calais, une lutte dans le bassin de l'Aveyron, encore que ça ne lui a pas fait plaisir non plus celle-là, donc il a eu pour recours d'implanter dans le Douaisis deux grosses entreprises : Une ça a été l'**Imprimerie Nationale** qui était dans la région parisienne, je crois à Paris même et qui a été implantée à (Fersten Estrevieux ?) et deuxièmement la construction d'une usine Renault à Douai. Et ça été possible parce que Renault était nationalisée. On n'a pas installé une usine Citroën, ni Peugeot, ça a été Renault. Et à l'heure actuelle, où à mon avis, on doit mener une grosse bataille pour de nouvelles nationalisations et des renationalisations, il est important de souligner cet aspect. Renault, une victoire de la lutte et aussi un des bienfaits de la nationalisation.

Jean François Care : François, dans le même temps, 1963, Achille viens de le dire, c'est un moment où il y aura des restructurations qui commencent à devenir extrêmement importantes dans l'industrie. L'Union départementale du Nord et de la région CGT s'empare de cette question de la bataille industrielle. L'annonce de la venue de Renault Douai, elle correspond aussi à une bataille que vous avez menée.

François Dumez : Oui, d'ailleurs il y a deux mots qui viennent à l'esprit tout de suite, il y a ce que Achille vient de dire par rapport au fait que l'implantation de Renault est une décision politique et non économique. Politique parce que cela se situe effectivement dans un combat où il y a plusieurs aspects; un combat idéologique dans le sens où, à l'époque dans la région commençait à s'installer l'idée de la nécessité d'une reconversion du secteur industriel par la remise en place d'un secteur tertiaire. C'était effectivement poussé fort par le Parti Socialiste qui demandait un changement de cap important. Au point de vue politique parce que effectivement la CGT, le Parti Communiste qui eux souhaitaient que la région du Nord Pas de Calais reste avec son axe industriel. Le parti socialiste, la CFDT, la CFTC, et y



compris la CGC commençaient eux à avoir une vue beaucoup plus réformatrice de l'évolution. Et en même temps l'aspect syndical, il y avait une CGT puissante dans la région et en particulier dans le Douaisis qui s'appuyait quand même fortement sur les mineurs et aussi la métallurgie. Une CFDT qui venait de muter de CFTC à la CFDT. Elle cherchait sa voie entre le réformisme, puisque beaucoup de militants de cette organisation venaient du parti socialiste, mais en même temps qui voulaient coller aux luttes pour pouvoir s'exprimer et apparaître dans l'action. Et tout cela s'est fait dans un contexte où effectivement la population du Nord Pas de Calais prend conscience qu'il y a un besoin après la grande grève des mineurs de 63 qui est vraiment un moment charnière dans l'état d'esprit de la population du Nord Pas de Calais par rapport à la nécessité de sauver l'industrie de la région. Parce que commence justement l'inquiétude par rapport au charbon, mais les attaques commencent à être directes contre le textile avec délocalisations y compris notamment dans les pays du Maghreb. Les premières délocalisations ont lieu, ce qui fait qu'il y a une prise de conscience qui donne en réalité l'idée qu'il faut vraiment se battre. Dans les luttes il y a vraiment quelque chose de positif et de progressif qui est en train de se

contruire. Ce qui va déboucher en partie sur 1968 avec l'idée qu'il ne suffit pas seulement de réclamer de l'emploi mais faut-il encore qu'on en crée. C'est là qu'il y a la création de Renault Douai qui est effectivement une décision politique.

JF C : On retrouve bien dans cette progression, par rapport à ce que vous dites, l'accord Confédéral CGT - CFDT de janvier 1966 dans lequel il y a construction de grandes unités industrielles pour rénover l'emploi. Achille, Louis Deyfus apprend par les médias, en tant que PDG de Renault qu'il va être contraint d'installer une usine dans le Douaisis, la stratégie de Renault c'est le long de la Seine, ça n'a rien à voir avec les betteraves du Nord Pas de Calais. Pour vous que représente cette annonce, pour les mineurs ?

A B : Un succès! C'est un succès, mais nous continuons cependant à défendre les puits, car les houillères du bassin minier et du Pas de Calais ne suffisaient plus pour absorber toute la main d'oeuvre. Nous nous disions «on peut maintenir l'exploitation charbonnière et en plus il faut industrialiser». Cela dit on n'a pas pu avoir les deux; même l'industrialisation ne sera pas assez extraordinaire, enfin le peu qu'il y a eu, c'est notre victoire et cela a quand même apporté un peu d'oxygène aux départements miniers.

JF C : Ca veut dire que des documents du style de celui-ci qui est attribué aux directions minières et qui appelle les mineurs à s'embaucher à Renault Douai, vous l'avez pris comme étant quelque chose de positif ?

Il y a la nécessité d'organiser très rapidement le syndicat et vous François, quand vous apprenez que l'annonce de cette usine qui doit sortir de terre en 1972, vous prenez un certain nombre de dispositions pour que l'organisation syndicale naisse très rapidement ?

FD : Oui, effectivement car la venue de cette usine là dans cette période est un énorme acquis, qui peut-être jusqu'à aujourd'hui n'a pas son pareil.

AB : Absolument !

FD : On prouvait, dans ce contexte, le rapport des forces qu'on avait réussi à créer tant syndical que politique. C'est pourquoi l'implantation Renault était à nos yeux importante pour apporter de l'emploi, mais en même

temps pour continuer à faire que cette région reste une région pour le combat de classe. Elle continue d'être portée par des entreprises fortes. Alors quand on apprend la nouvelle, premier travail effectivement c'est de se réunir au niveau Union Départementale, fédération, Union locale, USTM et la coordination des mineurs, pour voir comment rapidement trouver des cadres syndicaux pour mettre en place tout de suite la CGT. Avec, nous l'avons constaté à l'époque, un environnement politique non négligeable. Des municipalités dirigées bien souvent par des maires communistes, mais surtout des militants syndicalistes élus à l'intérieur des conseils municipaux. Ce qui fait qu'il y avait une relation étroite, dans ce souci, y compris pour les municipalités, de faire en sorte que tout de suite la CGT puisse être en quelque sorte partie prenante dans l'organisation de Renault Douai. Partant de là, c'est vrai qu'on a réussi rapidement à mettre en place, à partir de Renault, un certain nombre de camarades, de délégués, qui ont fait que la CGT s'est implantée directement dès les premières élections professionnelles.

JFC : La création du premier syndicat CGT de Renault Douai date du mois de **juin 1973**. L'usine a un an et de l'autre côté la direction et les forces politiques réactionnaires et réformistes ne restent pas les deux pieds dans le même sabot, comme on a l'habitude de dire. On embauche à l'usine de Douai, au service communication, le responsable du service du SAC, (Service d'Action Civique), de De Gaulle, donc un fasciste notoire, cité par le rapport de dissolution après la tuerie d'Auriol. Il y a aussi un gardiennage trié et qui fait le coup de poing avec les syndicalistes; de ce point de vue, on est surveillé de très près par les camarades mineurs, et les camarades de l'interprofessionnel et donc c'est un mouvement qui va permettre de continuer à construire l'usine.

1979, c'est le début de la bataille de la sidérurgie, François a bien connu cette bataille là, puis au moment de la bataille pour la réindustrialisation. Juste avant cela **Gustave Ansard**, le président de la commission de production et des échanges, impose

à Renault Douai l'embauche de 1000 sidérurgistes dans un contrat signé entre la direction d'Usinor et la direction de Renault. Est-ce que tu peux nous dire quelques mots là-dessus François ? Bataille de la sidérurgie et puis le fait que Renault a servi une fois de plus à créer des emplois ?

FD : Oui, je crois qu'il faut surtout, tu en a fait référence, ne pas non plus idéaliser la mise en place du syndicat CGT à Renault Douai parce que ça a été difficile. Difficile parce que si nous avons pris un certain nombre de dispositions, la direction aussi avait pris des dispositions, avec un encadrement qui avait été étudié avec un nouveau management, comme on pouvait commencer à le dire à l'époque. Dès le départ, la création du syndicat a été quand même compliquée. D'autant que l'on avait une classe ouvrière en partie avec des anciens mineurs qui avaient l'idée de la syndicalisation, mais quand même qui étaient relativement peu nombreux, même si il y avait eu une embauche particulière de mineurs. L'embauche s'était faite proportionnellement assez vite, ça c'est fait sur un ou deux ans, les mineurs au point de vue de l'action syndicale n'étaient plus la majorité. Dans une embauche de salariés venant du milieu rural, agricole qui venaient surtout avec l'idée que travailler chez Renault c'était la garantie d'un salaire pas mal élevé. D'ailleurs, par rapport à ce qui se passait autour, c'était surtout le fait

que c'était nationalisé, avec les avantages que cela représentait. Donc au départ une classe ouvrière consciente encore, c'est dire que ce n'était pas évident de travailler comme ça.

Pierre Outteryck : Là-dessus, je veux poser une question François: j'aimerais bien comprendre la décision de construire Renault à Douai fait partie, comme le disait Achille et comme tu le disais, d'une revendication du syndicat par rapport aux menaces de désindustrialisation du bassin minier. Comment ce fait-il que ce ne soit pas avant tout des mineurs, je dirais presque exclusivement des mineurs qui furent embauchés ?

FD : Il faut se placer dans l'état d'esprit d'une direction de combat. Mais les mineurs ne se sont pas non plus précipités. Renault a eu besoin de main d'oeuvre. Dans ce secteur d'Auchel et du Douaisis et malgré les apparences, la puissance syndicale s'appuyait sur la métallurgie. Une métallurgie monolithique, essentiellement sur le ferroviaire, et qui n'avait pas la même culture syndicale que dans la tradition de la métropole du rouage. Il y avait une métallurgie totalement différente, avec un secteur rural puissant, y compris les gens du ferroviaire travaillaient dans l'agriculture après leur journée de travail. Tout ce monde là s'est retrouvé chez Renault. C'est pour cela que la mise en place du syndicat n'a pas été simple. C'est là que se trouve l'origine des dérives qui se sont faites dans le sens où, un certain éloignement, pour ne pas dire plus, du syndicat de Renault de l'interprofessionnel. Le syndicat Renault se regroupant plus sur la coordination Renault. En même temps, une coupure sur le plan politique à partir du moment où même les municipalités n'avaient plus possibilité de débattre avec les gens qui étaient à l'intérieur de Renault. Il y avait un esprit d'autosuffisance.

PO : A quelle période ?

FD : Dans la période de **1973-1974** jusqu'en **1978**, mais cela a été très vite; la mise en place du syndicat a été rapide, la puissance de la CGT a pu vite s'exprimer, mais en même



RENAULT-DOUAI



Connaissez-vous Renault-Douai ? La nouvelle usine de la Régie Nationale a démarré ses productions au printemps de l'année dernière. Depuis lors, elle n'a cessé d'accroître sa production et d'embaucher du personnel. Les effectifs sont passés de 400 en décembre 1971 à 650 à la fin de mai.

La Régie offre 300 emplois d'ici la fin du mois d'août. Vous êtes parmi les candidats possibles à un poste dans cette usine.

LA REGIE RENAULT

Renault-Douai fait partie du grand ensemble qu'est la Région Industrielle des Usines Renault (RIUR), premier producteur français d'automobiles (1 159 740 véhicules en 1977). Les usines de la Région de France ont pour sièges sociaux : Billancourt, Flers, Cléon, Le Havre-Saundersville, Châteaufort, Orléans, Douai et... Douai, celle qui emploie près de 50 000 personnes. La Région est l'une des plus grandes entreprises françaises.

RENAULT-DOUAI

L'usine Renault-Douai se situe à l'ouest de Douai, sur une commune nommée 250 hectares situés sur les communes de Lambres et de Guise, entre les routes nationales Douai-Lens et Douai-Lille. En ce printemps 1972, sur le 110^e des ateliers est bâti la production actuelle (un million de pièces par jour en moyenne) est concentrée dans le petit entrepôt et la petite usine (capacité de 15 000 pièces, et nombreuses pièces diverses destinées aux autres usines de la Région). La majorité du personnel est pour le moment composée d'ouvriers parisiens (environ 10 000) et d'ouvriers locaux (environ 10 000). 10 % de l'effectif sont occupés par une main-d'œuvre féminine.

UN Avenir ASSURÉ

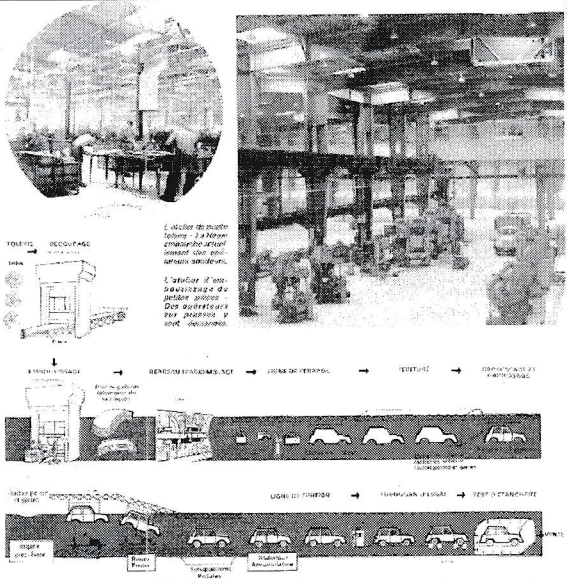
D'autres moyens vont servir de base au cours des prochaines années. L'usine Renault-Douai est appelée, en effet, à posséder toutes les unités nécessaires au montage de véhicules automobiles. C'est donc prévu les idées en service d'usine de grosse cylindrée et de gros entrepôt (usine de voitures, camion, etc.), de montage (assemblage de la caisse, des capots, des portes, etc.), de peinture, d'habillage (vitres, phares, etc.), de carrosserie (carrosserie intérieure, de montage des organes mécaniques (moteur, suspension, système de freinage), de contrôle, ainsi que d'un atelier de stockage et des installations de livraison. C'est dire l'ampleur de ce qui doit prendre cette nouvelle usine dans la Région de l'ouest des productions automobiles.

QUELLE VOITURE VA-T-ON Y FABRIQUER ?

Pour le moment, les ateliers fabriquent des pièces pour différents modèles (14 et 17 cv, entre autres) montés dans d'autres usines. Dans l'avenir, Renault-Douai possèdera toutes les installations nécessaires à une unité complète de production automobile. Mais il est encore trop tôt pour dire quel type de véhicule y sera fabriqué. De toutes manières, une usine de montage automobile peut assembler des types différents de véhicules.

POURQUOI PAS VOUS ?

Renault-Douai embauche sur 100 postes à pourvoir au cours de l'été, un certain nombre est offert à des mineurs volontaires pour la conversion. Vous êtes parmi ceux qui sont susceptibles de réaliser cette opération. Renoncez-vous sans aucun engagement de votre part.



temps, tout de suite, le poids Renault national a été négatif sur le développement de la conscience syndicale du secteur vis-à-vis de ce qu'était la conscience syndicale de la région Nord Pas de Calais. Je ne peux pas dire que c'était mal, il y avait un décalage, une certaine confiance qui était basée sur les métiers des mineurs, le ferroviaire, sur les textiles, sur la métallurgie et donc là Renault était un peu à part.

AB : Moi, je voudrais dire ceci. Les mineurs dans tous les bassins ont répugné à changer de métier: « nous voulons rester mineurs ! » Et on peut dire que dans le bassin minier du Pas de Calais, il n'y a jamais eu de licenciement de mineurs. Quand un puits était fermé les mineurs étaient mutés ailleurs et ensuite, grâce au résultat des luttes on a aussi obtenu la retraite à 30 ans de service sans conditions d'âge. Compte tenu qu'on avait depuis 1960 réduit considérablement l'embauche, la corporation était devenue de plus en plus âgée. Les gars répugnaient aussi à changer de région, de département, parce qu'il fallait venir de Bruay, d'Auchel à Douai, il fallait tout abandonner. Alors là, vous allez peut-être rire de ce que je vais dire, mais les premiers qui sont partis pour travailler, pour essayer de se reconverter, ce n'était pas les plus combattifs. Ce sont des gens qui avaient des dettes, moi je sais que *Pierre Morel* le secrétaire du syndicat de Valenciennes, que les commerçants venaient au siège du

syndicat. Pierre disait *mon rôle c'est pas de récupérer des dettes*. Ou alors ceux qui voulaient changer de femme, ils partaient avec la femme du voisin et qui avaient un logement. Je vous assure, j'ai eu l'exemple d'un fait similaire, une cité avec des mineurs venus du Pas de Calais. Un jour avec mon beau frère *Jean Delacre*, on est parti un dimanche pour faire une vente de « *Liberté* », je sais pas si on en a vendu cinq dans toute la cité, j'ai dit à Jean « *mais qu'est-ce que c'est ces mineurs là* » Il m'a dit « *c'est pas la crème* » Tout cela entre en ligne de compte.

JFC : J'ai un élément de réponse aussi pour Pierre, sur pourquoi les mineurs ne sont pas venus à Waziers? je suis complètement d'accord avec tout ce qui se dit, moi je suis d'une famille de mineurs aussi. Etre mineur c'était avoir un statut dans la société, quand on était mineur on était reconnu. Aller travailler dans l'automobile, ce n'était pas du tout pareille, il y avait autre chose. Il y a eu au maximum 220 mineurs qui ont été embauchés à l'usine. J'étais secrétaire du CE, on faisait toujours vérifier les chiffres d'embauches en permanence. Car en plus on avait des relations avec *Henri Martel*^(*), il nous demandait toujours de vérifier exactement où est-ce qu'on en était. Cela s'explique, il est quasiment physiquement et mentalement pour un mineur de charbon impossible d'aller travailler à la chaîne. Vous aviez des gars, des balèzes, des costauds

^(*) secrétaire général puis président de la Fédération nationale du Sous-sol CGT.

au boulot, mais travailler au cadencement, parce que le premier cadencement à l'usine était de 66 secondes, c'est à dire toutes les 66 secondes il faut répéter le même geste. C'était intolérable pour un mineur. Ils avaient des mains de prolos, et des petites vis, des trucs comme ça... Ils ont surtout été embauchés dans les magasins, ou des postes sans liaison directe avec la chaîne. Il en fut de même pour les sidérurgistes de 1979. On a passé un contrat pour 1000 embauches au CE, j'ai signé la convention, 90 sidérurgistes sont venus, 45 qui sont restés, parce que même les sidérurgistes qui sont des hommes de chaleur, de la force, et ainsi de suite, travailler sur la chaîne, c'était déshumanisant, ils leur était quasiment impossible de pouvoir travailler à la chaîne.

AB : Moi je suis d'accord avec toi, d'autant que le métier de mineur ce n'est pas un métier de brute qui fonce; le métier de mineur est très qualifié, il faut avoir pour être un bon mineur, comme on le dit dans le Nord, « *il faut avoir des vues* ».

FD : La démystification de Renault, d'autant qu'en plus je pense que dans l'esprit de la direction, Renault Douai servait de banc d'essai sur des nouvelles méthodes de travail, sur les méthodes de relations entre les directions et les syndicats. Ils ont aussi appris, à cette période à se mouvoir dans un secteur qui politiquement ne leur était pas favorable. Il y a toutes ces conjonctions là, avec les conditions de travail, la culture des mineurs, et je crois que à part peut-être le textile et le machinisme agricole, cette forme de travail cadencé n'était pas majoritaire dans la région du Nord Pas de Calais. C'était quand même une majorité d'ouvriers professionnels. Il y avait tout un état d'esprit. Avec des gens qui venaient du milieu rural, au début ça marche, mais après, ça casse. C'est pour ça, que je crois qu'il y a des modifications qui se font dans l'état d'esprit des ouvriers de Renault. Le fait aussi que le syndicat est obligé un petit peu de réagir, du fait d'ailleurs qu'il est un peu en descente. Il n'a pas réussi à coller à cette mentalité des salariés. Le syndicat de l'époque, avec des changements qui se font parfois dans la douleur, se

Les dossiers de la métallurgie CGT

remet de nouveau au niveau interprofessionnel.

Cette relation elle se fait d'autant plus rapidement qu'il y a effectivement des combats dans la sidérurgie et après qu'il va aussi y avoir des combats à Renault Douai, pour le maintien des gens, de l'outil de travail. Parce qu'il y a déjà des menaces. Quand on s'imagine, dix ans, douze ans après il y a déjà des craintes pour l'avenir Renault, et on commence déjà la bataille du maintien de l'entreprise.

JF C : T'as raison, pour des options managériales particulières, il y a davantage d'immigrés dans l'industrie automobile française, elle est à forte composante d'immigrés. A Renault Douai il n'y a quasiment pas d'immigrés, il y a au maximum 90 embauches d'immigrés sur 8000. Par contre le niveau de formation des salariés est extrêmement important, 60% du personnel a au moins un CAP. L'objectif, c'est bien ce que tu dis, de créer les conditions d'une intégration du personnel à l'objectif de l'entreprise. C'est ça qui est visé dès le début de la construction de l'usine. C'est là où il faut l'intelligence syndicale pour permettre une évolution du salariat de l'usine en dehors des options de la direction. Tout de suite l'usine est remise en cause parce qu'ils sont en échec total. Dès le début en 1975, l'usine participe aux grandes grèves pour imposer les grilles de classification qui restent encore le socle aujourd'hui dans la métallurgie. L'usine est en grève totale, et la CGT est toute jeune, elle est déjà en grève; on a une usine à un moment où on est 5000 et où la moyenne d'âge est près de 25 ans. Pour que des actions extrêmement importantes, avec des salariés très jeunes, aient rattrapé très rapidement le niveau des usines anciennes, comme Billancourt née en 1898 et le Mans créées en 1936. On a un niveau de classification qui ressemble aux autres usines uniquement par l'ensemble des luttes qui sont menées à l'intérieur et donc l'échec cuisant pour la direction de Renault, pour les forces de droite du Douaisis et aussi pour la sociale démocratie. A partir de là l'usine est remise en cause. Et il faut défendre l'usine. François, tu te rappelles, 1984, Renault dans son premier plan social est mis en échec par deux usines:

Billancourt et Renault Douai. Le PDG est démissionné, ils nomment Georges Besse et il déclare tout de suite dès qu'il arrive: «Il y a une usine Renault en trop dans le Nord, Renault Douai est une erreur industrielle et il n'y aura pas de nouveaux modèles avant le retour à l'équilibre financier». Donc là, on engage la bataille pour le maintien de l'usine.

FD : Mais il faudrait insister sur cet aspect, la rapidité de cette remise en cause, ce que tu viens de souligner, mais je crois aussi comme je l'ai dit au départ, que dans ce contexte là, n'oublions pas qu'il y avait deux écoles : celle qui voulait maintenir l'industrie dans le Nord Pas de Calais et celle qui voulait aller, au nom de la région Nord Pas de Calais, carrefour de l'Europe à une reconversion complète de la région. Le combat politique, d'ailleurs, qui s'est continué à travers le combat de la sidérurgie qui a été un lien direct parce qu'on a parlé du plan Jeanneney, mais on peut parler du plan Davignon pour la sidérurgie, c'est un lien totalement direct. Je crois que les forces sociales démocrates et de droite ne pouvaient pas accepter la continuité de cette entreprise pour des raisons bien simples. Justement malgré les quelques difficultés qu'on a souligné tout à l'heure au point de vue de l'image de l'action, Renault prenait le devant dans un secteur où la sidérurgie prenait des coups mais aussi le textile qui était en baisse, la métallurgie qui prenait des coups, etc., Renault apparaissait comme quelque chose de négatif pour le pouvoir, pour eux dans le combat de classe qui se posait, il y avait la nécessité de la faire disparaître et c'est vrai qu'heureusement il y a eu cette bataille là des ouvriers. Mais comme on l'a dit tout à l'heure, cette action a rapproché Renault du monde salarial de l'ensemble de la région, ce qui fait qu'on a réussi, au même titre que pour la sidérurgie, à faire comprendre que le combat pour le maintien de Renault est un combat régional. Un combat qui intéressait tout le monde. Cet aspect était essentielle parce que Renault n'était pas isolé par rapport à l'ensemble de l'interprofessionnel et c'est ce qu'il fallait qu'il se passe dans la région pour maintenir l'industrie.

JF C : Pierre, ça te fait dire quoi ces affaires ?

PO : J'ai deux ou trois questions à poser. pourquoi il n'y a pas de travailleurs immigrés à Douai ?

JF C : Alors pourquoi y a pas de travailleurs immigrés à Renault ? c'est le choix de la direction de Renault de ne plus avoir recours à des immigrés. L'immigré dans le travail parcellaire on lui dit tu fais ça, il le fait. Mais quand tu veux monter un système de production où les salariés participent, à leur auto exploitation il faut qu'ils aient un certain nombre de moyens intellectuels pour comprendre les choses qui se passent autour d'eux. L'on va faire le choix d'embaucher au minimum des gens qui ont un CAP, donc qui comprennent et qui vont contribuer à leur propre auto exploitation.

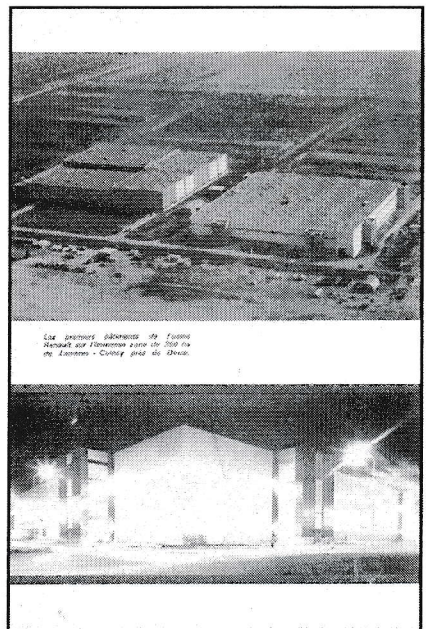
PO : C'est en décalage par rapport à ce que souhaitaient faire ces gars ?

JF C : Tout à fait, et puis parce qu'il y avait, François l'a bien expliqué, l'aspiration à évoluer dans un métier et avoir une place sociale qui corresponde à ce que l'éducation avait donné.

AB : Il y a une autre raison c'est que dans ces années 70 la main d'oeuvre immigrée, c'est quasiment la main d'oeuvre qui venait d'Afrique du Nord, du Maroc en particulier, un peu d'Algérie.

FD : Surtout du maroc.

AB : Or, le recrutement, n'était pas tellement facile, il y a Porcher qui a



Ces usines géantes de Douai
Renault ont été construites dans les 10 ans
des Trentes - C'est le plan du Douai.

Les dossiers de la métallurgie CGT

écrit dans le «*Mineur immigré*», il a relaté comment ils s'y prenaient pour recruter là-bas, à la limite c'est désopilant. C'était un peu une chasse gardée des houillères qui n'embauchaient plus du tout. Or, il y a la raison, bien sûr, de qualification, mais aussi qu'à l'époque ça ne se pressait pas tellement. C'est à partir de 1974, quand y a eu un encouragement avec Giscard D'Estaing.

FD : C'est vrai, il y a ce que vient de dire Achille, c'était des gens vraiment peu qualifiés par rapport à la conception du mineur. Par contre chez Renault, on l'a dit tout à l'heure, et je crois que c'est l'essentiel ils ont voulu au départ en faire une entreprise modèle, un laboratoire, avec des gens qui avaient le minimum de qualification. C'est vrai que cette exigence de méthode de travail nouvelle demandait ce minimum de qualification. Comme dans notre région il y avait le commencement de la baisse d'emplois dans les secteurs un peu plus pointus comme la métallurgie et dans le textile où il y a aussi des professionnels, il n'y a pas seulement des filles OS qui travaillent dans le textile. Cela faisait qu'il y avait un matelas de jeunes qualifiés qui étaient là et qu'il fallait aussi utiliser. Effectivement cette volonté, c'était les choix de telle et telle catégorie de salariés.

PO : Le syndicat à Douai par rapport à l'organisation du groupe, peux tu nous dire quelques mots ?

Y a-t-il décalage Douai par rapport au reste du groupe ou pas ?

FD : Oui, je crois que, oui bien sûr il y a décalage ...

PO : Excuses-moi, je vais reposer ma question, on va rester sur le syndicat, ça sera certainement plus facile, parce que le reste tu en as déjà parlé. Comment ça se ressent au niveau du groupe entre le syndicat de Douai et le reste des syndicats du groupe ?

FD : Pour l'interprofessionnel on a peut être pas la possibilité de participer à la coordination. Mais j'avais un regard extérieur, avec toutes les erreurs possibles. Ce que je ressentais de l'extérieur, c'était que le groupe Renault national avait de très grandes influences au départ sur le syndicat de Renault. Ensuite il y avait eu à l'intérieur du syndicat



Renault Douai, une tentative d'une certaine indépendance vis à vis de l'ensemble des structures. Je crois que depuis le départ, cette idée d'être véritablement une entreprise indépendante était présente. Le groupe Renault, les camarades du groupe Renault avaient eux aussi des difficultés à pouvoir intervenir pour développer éventuellement un syndicalisme qui correspondait au moins à cette idée qui commençait à se faire dans la CGT. L'époque 1970 et les débuts des années 80, le contact avec le groupe a été compliqué. C'est pour cela qu'après il y a eu le rapprochement du syndicalisme avec ce qui se passait sur l'interprofessionnel, le retour à l'union locale, etc. Mais il est vrai que c'était difficile.

PO : Parce que dans les années 70, y avait peu de contacts, si je t'écoute bien, entre le syndicat Renault et le local de Douai

FD : Oui, je ne dis pas qu'il n'y en avait pas, mais c'était surtout dans la qualité du contact. C'était un vrai problème dans la région du Nord Pas de Calais. C'était une réalité dans la région, on avait l'énergie très forte du tissu industriel, les mineurs par rapport à l'interprofessionnel, le machinisme agricole, l'automobile avec Renault. Les camarades de Renault venaient à l'interprofessionnel, c'était surtout avec l'état d'esprit : « on vient, on vous écoute, vous nous donnez un coup de main s'il le faut mais on n'a pas obligatoirement besoin de vous ». C'est incroyable d'ailleurs cette idée d'entreprise qui vivait sur elle. Comme cela c'est développé très fort, parce

qu'effectivement c'était quand même pour 10 ans. C'était un syndicalisme jeune avec des gens qui venaient d'horizons divers, j'ai dit la présence de la CGT forte, la présence politique du parti communiste fort. Mais aussi la présence du secteur rural, de gens qui venaient de milieu catholique et Jean François en est un exemple. Tout cela nous donnait un syndicalisme qui se cherchait, mais qui avait profité de l'indépendance des syndicats vis à vis des autres sections.

JF C : Ce qui compliquait un peu l'affaire, c'est que l'ensemble des usines Renault avait été relié à la convention collective de la région parisienne. Les négociations internes de groupe étaient réglées à Paris. Il a fallu quelques gros coups pour que le monde syndical à l'intérieur de l'usine soit interpellé sur le fait que tout ne se réglait pas à Paris. Je pense notamment à la grande grève de 1976 pour la défense de la sidérurgie. C'est dans l'usine de Douai, après la grève de 75 sur les classifications, la première grande grève dans l'usine où quasiment pas un seul salarié qui soit rentré dans l'enceinte de l'usine. Parce que la grande grève de 76 avait enveloppé tout le bassin. Là ça a commencé à ouvrir. Le fait qu'il fallait déplacer les salariés pour aller faire des manifestations au cœur de Douai. Et les grandes manifestations pour la défense de la sécurité sociale portaient au pied de l'usine pour faire cinq kilomètres pour rattraper les autres camarades des autres professions voisines. C'est là que ça a ouvert. On a commencé à réintégrer l'union locale, l'union départementale. Il y a eu une prise de conscience directe que le problème ne se réglait pas uniquement à Paris, au siège de Renault.

FD : L'attitude de l'interprofessionnel, l'UL ou l'UD, c'est un peu modifiée par rapport à Renault. Il y a eu des changements dans la direction syndicale qui faisait que les portes se sont ouvertes plus facilement. En même temps l'idée qu'on pourrait continuer à aider cette entreprise qui était trop souvent à nos yeux tournée vers le national. Un autre aspect, il y a les luttes, que vient de dire Jean François, y a eu

Les dossiers de la métallurgie CGT

ce rapprochement, mais surtout cette lutte de la sidérurgie à travers l'implantation «radio Quinquin» à Aubry. Un élément d'unification fédérateur de nombre de professions. Les mineurs qui étaient encore là qui continuaient pour leur part à se battre et les métallurgistes, et aussi surtout les camarades de Renault Douai. Il ont pris de grandes responsabilités par rapport à «radio Quinquin», dans le secteur de l'entreprise, on a même mis la radio à une époque à l'intérieur de l'entreprise. Là, effectivement, Renault Douai est redevenue une organisation qui a joué un rôle dans l'interprofessionnel plus particulièrement du Douaisis. Si il n'y avait pas eu Renault Douai, d'ailleurs, aujourd'hui, si il n'y avait pas eu, ces batailles, le cadre et ce qu'on dit sur la crise de l'automobile, je crois que notre région serait encore beaucoup plus meurtrie; et si y avait pas eu Renault, il n'y aurait pas eu les implantations d'autres entreprises de l'automobile. Qui font qu'aujourd'hui, alors que l'on voit que la politique de la reconversion à travers le tertiaire avait baissé, etc., trouve ses limites. Aujourd'hui le syndicalisme actuel peut reprendre l'idée d'une réindustrialisation de la région du Nord Pas de Calais, à partir justement du secteur automobile. Voilà les deux gros secteurs qui font qu'on peut parler de la réindustrialisation, c'est le secteur construction SNCF, ferroviaire et l'automobile, c'est sur ces bases là qu'on peut effectivement encore parler d'une région industrielle dans le Nord Pas de Calais.

P O : J'ai une question à te poser, pour une précision, après Jean François, tu as parlé de changements et de transformations. Alors on va parler de Renault interpro, Renault Douai et Renault et l'UD, les changements c'était au niveau du syndicat Renault ou c'était au niveau de la tête de l'UD, et de l'usine ?

FD : Il y avait la nécessité de mieux se connaître je pense, parce que c'est comme toujours, c'est dans l'action qu'on se connaît le mieux, à partir du moment où on est obligé de mener des luttes fortes contre un adversaire commun, moi, et Jean François le savons, on avait là un syndicat qui avait appris «à devenir

un peu plus adulte», et une direction de camarades du syndicat qui s'était modifiée.

P O : Je vais poser ma question autrement François, au niveau de l'UD, le regard que toi tu portes, ta réaction de l'époque, entre 73 à 85, elle se modifie à un moment donné, est-ce tu peux préciser ça, un petit peu ?

FD : Elle se modifie dans le temps, en plus positive. Nos camarades de Douai apparaissent, pour le combat qu'ils sont en train de mener comme une entreprise identique aux autres et cela a besoin de cet apport interprofessionnel. En même temps dans l'interprofessionnel, cette entreprise là, est l'image du maintien d'une vie industrielle dans notre région Nord Pas de Calais. Elle devient après les mineurs, après la sidérurgie, Renault devient le symbole d'un maintien d'un outil industriel dans la région du Nord. Une vue aussi différente de la place que représente cette entreprise, même y compris par rapport aux autres entreprises de l'automobile parce, que qu'on le veuille ou pas, Renault aujourd'hui est privatisée. Mais cet aspect *entreprise nationale*, le succès politique qu'avait été de faire en sorte d'obliger un gouvernement et toutes les forces économiques à accepter l'implantation d'une entreprise nationale. Dans la tête de beaucoup de salariés nordistes, Renault représente encore cette entité nationale. Et le fait qu'à travers elle on peut obtenir des choses, on peut obliger à obtenir des modifications qui apportent des solutions!

P O : J'ai une question à poser à Achille, mais elle est en décalage par rapport au temps, mais il ne faut pas qu'on l'oublie : Achille, tout à l'heure à bâtons rompus disait qu'a vu la volonté d'installer déjà une première industrie automobile Simca et que ça n'avait pas marché?

AB : C'était dans les années 50, alors que les charbonnages avaient déjà des difficultés de recruter, en particulier dans le Valenciennois où les mines n'étaient pas la seule industrie, il y avait la sidérurgie, c'était très industrialisé et bien c'est le directeur général Aurel qui s'est opposé à ce que Simca vienne s'installer là-bas.

P O : Et pourquoi ?

AB : Pour pouvoir conserver l'embauchage de jeunes.

FD : Jean François en parlait toute à l'heure, par rapport aux actions de 1984, cela rentre dans le comportement qui s'est modifié peu à peu, au niveau national le secteur lutte confédéral s'est investi aussi fortement quand a eu cette action. C'est-à-dire que y a eu une prise en main de la lutte pas seulement du groupe Renault, mais au niveau confédération. Dans cette action en 1984, je crois que la vérité de ce point de vue a montré un peu l'exemple de ce que pouvait être un combat interprofessionnel. Parce qu'il y avait les Renault, l'interpro, mais surtout un secteur déterminant pour la région, les cheminots, et nous n'aurions pas été capables de mener le combat en 1984 comme on l'a fait. Si on n'avait pas eu l'apport de l'interpro et puis du secteur lutte confédéral parce que là, tout le monde a eu un palier de prise de conscience de la lutte. Au niveau confédéral parce qu'il n'y a pas seulement que l'UD, on a pris avec la fédération qui était liée, le secteur automobile, il y avait des modifications qui étaient en train de se produire dans l'ensemble du secteur automobile et que si Renault craquait l'ensemble du secteur automobile lui aussi prenait de nouveaux coups.

JF C : Tu as tout à fait raison, François, parce que d'abord il y a cette affaire d'annonce que Douai est remis en cause par le PDG, il y a des robots qui sont démontés qui vont théoriquement à Renault Belgique. On va les rechercher en Belgique. On les garde à Rennes. La CGT décide de faire une émission d'expression directe à la télévision, sur le fait qu'on ait été rechercher les robots et finalement les robots arrivés, on les met au secteur réparation de l'Ile Seguin. Ensuite c'est l'affaire du fameux «train de la honte» dont tu viens de parler. Les outillages de presse qui ont été démontés de l'Hay les Roses, vont être gardés par l'ensemble des militants de Picardie et du Nord, tout le monde bouge partout pour surveiller les outillages de presse. Il faudra 300 gardes mobiles et CRS pour que le train soit

délogé. Tous les secteurs des cheminots de tout le pays vont ralentir le train pour éviter qu'il passe en Espagne. L'affaire du démontage de l'usine de Douai devient une affaire nationale et c'est là qu'ils décident de cesser leur opération démontage. C'est évidemment le fait qu'Henri Krazuski prend aussi l'affaire en main et décide d'en faire une affaire nationale.

FD : Une anecdote, tu parlais du train de la honte, on avait même construit le mur de la honte avec trente parpaings 10x50 qui n'empêchait pas les gens de passer éventuellement, mais ça faisait partie quand même de ce combat, un petit peu particulier avec la mise en place de cette radio de lutte qu'était «radio Quinquin» qu'avait eu un contrôleur aussi et qui va participer, pas tout autant équivalent parce que le

LA CGT DÉCLARE :
"USINE SOUS SURVEILLANCE PENDANT LES CONGÉS"

Le Gouvernement et BESSE se sont fixés l'objectif de réduire le potentiel technologique et humain de la seule grande usine de montage automobile de notre région. La C.G.T. y est forte et la résistance du personnel à la casse ne date pas d'hier.

L'OBJECTIF EST AVANT TOUT POLITIQUE

- Pour mieux faire accepter la fatalité des licenciements à tous les autres travailleurs de ce pays.
- Pour accélérer le déclin de l'entreprise.

C'EST DE LA TRAHISON !

ILS PARLENT DE MODERNISATION, ET DANS LE MÊME TEMPS :

- Ils stoppent les investissements à Douai.
- Ils gèlent le véhicule qui devait remplacer la R9 et R 11.
- Ils menacent l'activité de 150 entreprises de notre région qui travaillent avec Renault-Douai.

PAR TOUS LES MOYENS, NOUS LES EN EMPÊCHERONS !

Durant toute cette période de congés, des risques importants menacent cette usine. La Direction prépare des démontages et enlèvements de moyens de production.

A toutes et à tous, la C.G.T. vous appelle à la vigilance.

PRÉVENEZ ou TÉLÉPHONÉZ au 87 19 90
 SI QUELQUE CHOSE VOUS PARAÎT ANORMAL

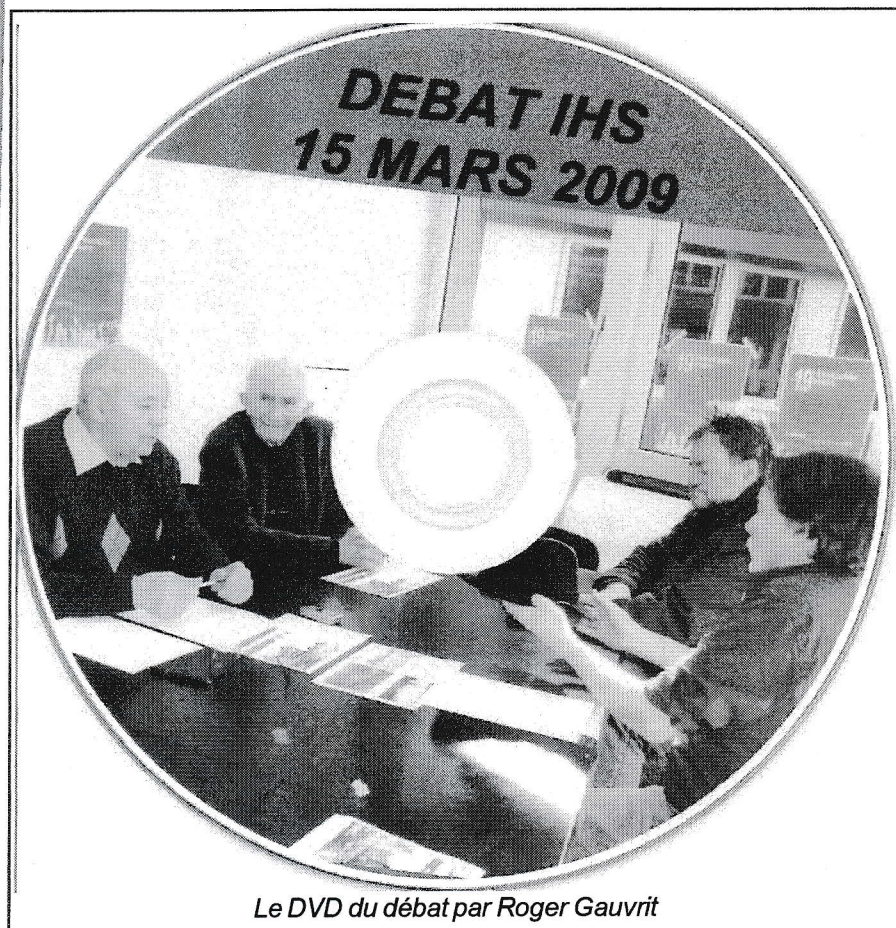
PAS TOUCHE A NOTRE USINE !
 AVANT ET APRÈS LES CONGÉS,
 ELLE SERA DANS LE MÊME ÉTAT.

secteur ne si prêtait pas, le contexte pas tout à fait pareil, mais enfin ça fait partie de ces grandes luttes, avec la lutte des mineurs, la lutte de la sidérurgie et la lutte pour le maintien de Renault Douai, ça fait partie de ces trois piliers de ce que pouvait représenter ces actions dans ces régions du Nord Pas de Calais.

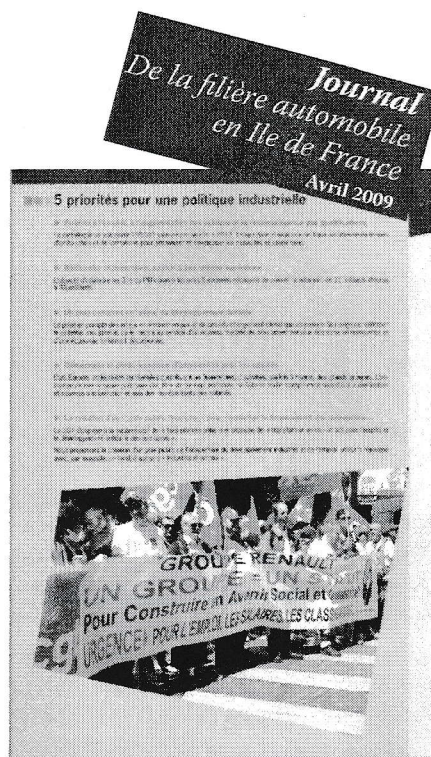
JF C : On est arrivé au bout, on aura d'autres initiatives. En espérant que votre contribution à tous trois va être intéressante puisque l'usine de Douai, une fois de plus est mise en cause, avec de sois-disant défauts sur la gamme et le prix des voitures, etc...

Cela va permettre aux militants d'aujourd'hui de comprendre et de s'approprier dans quelles conditions ont été menées de grandes batailles et qu'on les a gagnées.

Merci à tous les trois.



Le DVD du débat par Roger Gauvrit



La transcription écrite de ce dossier a été réalisée par:
Paul Le Bourgeois
Jean-Pierre Elbaz

Le Comité Parisien de Libération réactivé !



Alors que le CPL n'a pas cessé d'exister, et que ces membres historiques sont pratiquement tous disparus seul André Carrel, vice-président du CPL, est encore vivant, il est nécessaire qu'une nouvelle association rassemble tous les héritiers du CPL : Collectivités territoriales et leurs institutions patrimoniales, partis, syndicats, associations.

Né dans la clandestinité, le Comité Parisien de Libération (CPL) s'est transformé en une association régie par la loi de 1901 en 1946.

C'était l'objet de l'Assemblée générale du **21 avril 2009** accueillie à l'Hôtel de ville par Madame Catherine Vieu-Charier, adjointe au Maire de Paris.

Porté par le Musée de l'Ordre de la Libération, le Musée de la Résistance Nationale, le Mémorial Leclerc et de la Libération de Paris - Musée Jean Moulin (où sera son siège), le CPL a pour buts de :

- Faire avancer la recherche historique sur la connaissance de la Résistance parisienne et de ses acteurs, souvent ignorée par les événements à caractère national;
- Continuer à transmettre la mémoire de la Résistance parisienne et l'esprit de Résistance;
- Réaliser ces objectifs par le biais de publications,

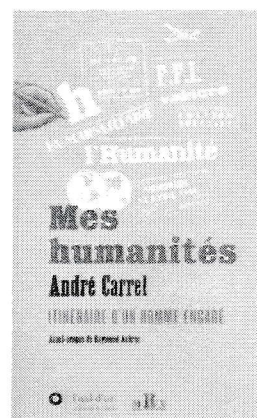
d'expositions, de cérémonies renouvelées, etc.

Un travail de recherche historique piloté par le Comité d'Histoire de la Ville de Paris, l'Université Paris-VIII, et l'École Nationale des Chartes est déjà engagé.

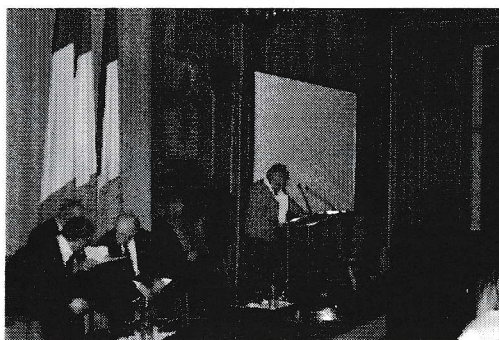
Dans son message à cette Assemblée générale du 21 avril à l'Hôtel de ville de Paris, André Carrel rappelait :

« qu'il est grand temps de transmettre le legs aux héritiers des acteurs de la libération de Paris (Forces Françaises de l'intérieur, mouvements et organisations de la Résistance, 2^e Division Blindée, 4^e Division d'infanterie US). »

En s'adressant aux participants, il ne doutait pas un seul instant de « l'attachement à faire vivre ce patrimoine historique, culturel et civique fondé sur les idéaux de liberté et de démocratie qui animaient la Résistance française ».



Vient de paraître disponible à l'IHS Métaux



Le 21 avril à l'Hôtel de ville de Paris



Bureau du Comité parisien de la Libération de gauche à droite: Armand Magnat, Albert Rigal, Léo Maron, Henri Rol-Tanguy (invité), André Carrel, Roger Drouot, André Teller, Marie-Hélène Verhaeghe, Georges Marnat, Coll. musée de la Résistance nationale.

Adhésions et Cotisation annuelle

Syndicat - UL - USTM - CCM - 80 €

moins de 50 adhérents 20 €

CGT Individuel : 20 €

Organisme - Association - Bibliothèque : 80 €

Rédiger le chèque à l'ordre de :

"Institut CGT d'Histoire sociale de la métallurgie"

A renvoyer à Institut CGT d'Histoire Sociale de la Métallurgie à l'attention de zahoua

94 rue Jean-Pierre Timbaud 75011 Paris

Cette adhésion inclut "les Cahiers de l'histoire de la Métallurgie".



*Un épargnant heureux,
c'est avant tout une épargne qui s'épanouit.
A la Macif, nos contrats d'assurance vie vous
garantissent pendant toute la vie de votre
épargne les frais les plus bas et une disponibilité
permanente de votre argent.*



**LA SOLIDARITÉ
EST UNE FORCE**