

LA SAGA DES "CHAUSSON"

GRAND ENTRETIEN AVEC

Bernard Massera, est délégué central CFDT et surtout secrétaire du CCE de Chausson. Il est à ce titre, porte-parole de l'intersyndicale.

Collectif : Chausson est acculé aujourd'hui par ses deux propriétaires à la cessation de paiement. Une lutte de longue haleine est menée par son personnel. Où en est-on ?

Bernard Massera : D'abord on n'est pas un sous-traitant, ni une filiale. Un sous-traitant fait son tri, il peut refuser des productions, il fixe son prix. Dans les accords secrets que

"Renault, Peugeot, salauds", c'est parce que nos véritables patrons ce sont eux

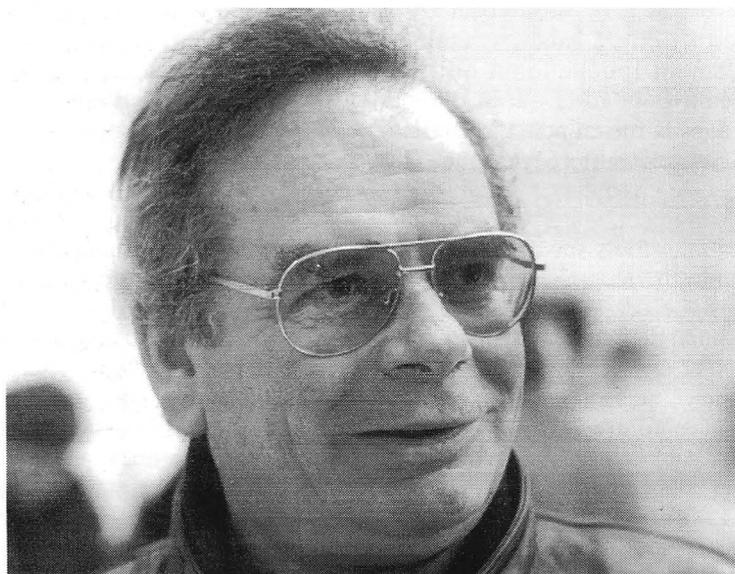
Renault et Peugeot ont passés entre eux, et que l'action des travailleurs et des services juridiques du CCE a permis d'obtenir, on voit clairement que Chausson est devenu une société captive, une société fictive paravent de Renault et de Peugeot. Chausson doit acheter là où ces deux entreprises l'obligent, il doit fabriquer à ces coûts imposés, dans des quantités et à des rythmes définis par eux sans laisser de marge bénéficiaire. Notre slogan : "Renault, Peugeot, salauds", c'est parce que nos véritables patrons ce sont eux.

S'est posée la question de savoir comment serait payé le plan de 1285 licenciements en 1993 et 661 en fin 94 provoqué par l'arrêt de toute fabrication de Peugeot. Une réunion s'est tenue, où Chausson était exclue, une réunion avec les numéros deux des deux groupes. Il y avait trois solutions : soit on recapitalisait les deux groupes, auquel cas on trouvait

l'argent pour payer ces licenciements; mais Peugeot a dit "plus un centime chez Chausson, je n'y ai plus d'activité". La deuxième solution, la vente d'actif, impossible, il n'y en a plus sauf la part de Renault qui veut conserver le dernier reste pour produire son "trafic". Troisième solution, on met Chausson en dépôt de bilan. Pour ça, il suffit pour Renault et Peugeot de ne plus payer les frais d'arrêt des véhicules et de faire baisser la charge, ce qui écroule la trésorerie de Chausson. Aujourd'hui les licenciements sont payés par l'administration judiciaire, c'est-à-dire les AGS autrement dit les ASSEDIC. Un vrai scandale quand on connaît les milliards accumulés ces dernières années par Renault et Peugeot.

Comment s'y sont-ils pris ?

B.M. : Ce qu'il faut savoir, c'est que Chausson a des prix de cession



Bernard Massera
CFDT-Chausson

imposés par Renault et Peugeot. Vous avez 200 voitures à faire par jour, cela fait tant d'effectif, donc tel coût, tel outillage, cela donne tel prix à l'unité. On dit à Chausson, vous produisez à ce coût-là. Pas de problème si on en a 200 à fabriquer. Mais depuis 2 ans ils en donnent 180. Pas de problème, ils se sont engagés sur 200, ils paient la différence même si vous ne fabriquez pas les voitures, pour qu'on reste à 0 en trésorerie. Cette année, Peugeot puis Renault ont refusé de payer les écarts entre 180 et 200 voitures. Chausson a donc dû sortir de l'argent, en fabriquant à perte. Il a donc dû déposer le bilan en septembre, après les écarts de volume du début de l'année et l'arrêt de la production de 205 au mois de mars, .. Peugeot n'a pas payé ces frais d'arrêt.

C'est la chute de la production d'automobile qui est à l'origine de cette crise ?

B.M. : C'est la chute voulue. On arrête le T6 le 3 décembre à Creil. On met donc Creil dans une situation très

fragile car l'arrêt du T6 justifie les 660 licenciements sur lesquels on se bat. Mais on sait par l'expert comptable, que la commercialisation du T6 ne va s'arrêter en Europe qu'en octobre 94. Pour aller jusque là, il va nous manquer 2000 voitures. Pour Peugeot, c'est pas grave, on abandonne le marché ou on va faire revenir des véhicules T6 d'Argentine. Alors que Peugeot pourrait donner à Chausson quelques 5 mois de fabrication, et donc éviter les 269 licenciements. Mais Peugeot n'en a rien à faire. 2000 voitures, c'est juste un bateau.

C'est Peugeot qui décide qu'il n'y a plus de marché. Ce qui a tué Chausson, c'est donc la décision politique de faire produire autrement ailleurs, pour des raisons d'internationalisation, de restructuration internationales, qui sont peut-être par ailleurs légitimes. En tout cas ce n'est pas la chute du marché.

Par ailleurs Renault et Peugeot se sont réservés toutes les capacités de Chausson en lui enlevant toute possibilité de produire pour quelqu'un d'autre. C'est ainsi que sollicité par Ford en 1988 pour réaliser une fabrication, Chausson a dû refuser parce que Renault et Peugeot ne lui laissent aucune autonomie financière.

Quelle perception a le personnel de cette crise? Et quel est ce personnel? Est-ce que le personnel est différent de Peugeot ou de Renault ?

B.M. : Non, c'est le même personnel. Dans les deux usines, 50% du personnel sont des O.S., au sens le plus strict. Ils sont sur chaîne, avec beaucoup d'ancienneté. Les uns sont arrivés vers 67, les autres vers 70-75. A Gennevilliers, ils sont pour la plupart des travailleurs immigrés, essentiellement marocains, ou alors sénégalais ou maliens. Ils sont pour la plupart analphabètes, possédant très mal le français, des gens qui ont été surexploités sur chaîne, dans des conditions très difficiles, en particulier à l'emboutissage, sans aucune formation. Les premiers qui ont accédé à

Chausson, qu'est-ce que c'est ?

Chausson, c'est aujourd'hui deux usines : Creil avec 1500 personnes, Gennevilliers avec 1200 personnes et une direction générale (45 personnes) à Asnières. 17 000 salariés en 81, 3 200 aujourd'hui. Dans l'automobile française, nous sommes spécialisés dans la fabrication des véhicules utilitaires légers, que nous confions Renault et Peugeot. Sous la pression du gouvernement, en 1983, Renault et Peugeot ont pris chacun 49% du capital de Chausson. Le reste est disséminé chez des petits porteurs. Parallèlement Renault et Peugeot se sont engagés dans une démarche d'internationalisation de la construction des VUL, et cela pour deux raisons. D'abord parce que les études et les outillages pour un VUL coûtent beaucoup plus cher que ceux d'une voiture particulière compte tenu du nombre très important de variantes et des faibles cadences (200 à 300 véhicules par jour). Pour un véhicule utilitaire, il y a entre 60 et 70 modèles de base, entre l'ambulance, le vendeur de poisson qui l'ouvre d'un seul côté, ou bien le transport de personnes qui est entièrement vitré. Les chaînes sont aussi beaucoup plus complexes. Ce sont ces différences qui expliquent la séparation entre Chausson et les constructeurs de voitures légères.

Il est donc intéressant que deux constructeurs puissent se mettre ensemble : les études sont divisées par deux et les cadences multipliées par deux. L'autre raison de la recherche d'internationalisation est de pénétrer des marchés où on est absent. C'est ainsi que Peugeot et Fiat se sont alliés pour faire les mêmes produits sur les mêmes chaînes en Italie. Les produits qui sortent, sont, au gré de la demande, Ducato (FIAT) ou J5 (Peugeot). Renault de son côté a tenté la même chose avec DAF en Angleterre. La défaillance de DAF fait que Renault a récupéré à son seul profit les études, mais il doit aujourd'hui rechercher un partenaire qui lui ouvre des marchés hors France.

Cela est une des raisons fondamentales qui rend illusoire de penser que l'alliance franco-française Renault-Peugeot soit possible. Chausson est exclu de l'échiquier industriel ainsi défini. Ce qui fait que dès 1983, Renault et Peugeot ont passé des accords (qu'ils ont tenus secrets) sur la gestion de Chausson... ou plus exactement sur son démantèlement. Dans un premier temps, en 1987, ils ont obligé Chausson à vendre le département thermique des radiateurs pour automobile à Valéo. Ce sont 3 000 personnes qui quittent l'entreprise, dont 2 000 environ seront licenciées par la suite. En 1988, c'est le département d'outillage et d'engineering qui est en partie récupéré par Renault. Ensuite ce sera l'allégement, en fait le démantèlement du secteur emboutissage, avec la fermeture - contre la volonté des dirigeants de Chausson - de l'usine de Meudon et 400 licenciements !

Et depuis 1988, il est clair que Peugeot et Renault se sont entendus pour aller vers la disparition de Chausson : à chaque arrêt de fabrication (R4 fourgonnette à Creil en 1988, J9 à Gennevilliers en 1990) on ajuste les effectifs à la charge restante. Et si on peut, on vend les actifs, terrains, etc. pour payer les licenciements. En aucun cas on ne cherche à remplacer l'activité arrêtée. C'est la mort à court terme.

une formation, c'est à Gennevilliers dans le cadre de l'alphabétisation, mise en place par le CE. C'est de plus une population, qui a une moyenne d'âge de 48 ans. Une population très organisée, qui sont des mêmes villages. A l'emboutissage, il doit y avoir 5 ou 6 villages différents, avec un gars chef de village à chaque fois. Les types arrivent trois quarts d'heure avant la reprise du boulot, ils viennent prendre la douche, ils boivent le thé,

Les "bagnards de l'automobile", des gens qui ont été surexploités sur la chaîne

C'est comme ça qu'on peut supporter l'immigration.

B.M. : Oui, il y avait des bureaux d'embauche, dans la région d'Agadir, dans de petits villages, on ramassait des gens, on mettait tout ce monde-là dans un avion et à Gennevilliers on a construit des foyers spécifiques pour eux. Mais ça a été vrai pour Poissy, pour toute l'automobile. Et les gens restaient entre eux, tout en gardant la famille au pays. Quelques uns ont fait venir la famille, mais ceux-là parlent français, avec des enfants en France. Mais la grande part de ceux qui ont gardé les familles là bas sont peu intégrés. Leur vie, c'était le foyer, l'usine, et le dimanche le marché là où ils habitent, où ils retrouvent les copains.

On oublie qu'il existe en France ces enclaves.

B.M. : A Creil, on a une population qui est nettement moins immigrée, la moitié des OS, mais on a des immigrés de l'intérieur, qui viennent du plateau picard. Dans la fin des années 60, il y a eu l'industrialisation de l'agriculture, avec les sucreries, des milliers de gens ont été refoulés de l'agriculture et sont entrés dans les usines d'OS, comme à Motobécane à St-Quentin, ou dans des industries de montage électrique, Bendix à Beauvais, Philips à Amiens, et Chausson dans le sud de la Picardie, qui est monté à 4 500 personnes. Cette population est aussi quasiment

puis ils attendent le démarrage du travail à 6h30, en discutant, en jouant aux dames. Un gros problème, c'est que le travail du samedi n'a jamais posé de problème, les syndicats ont essayé, mais la population souhaitait travailler. Ils nous expliquaient : "nous on a 5 semaines sans solde, donc non payées". Ils partaient 12 semaines chez eux, en cumulant avec les congés.

analphabète, ils sont allés à l'école jusqu'à 10 ou 11 ans, puis ils n'allaient plus à l'école qu'en pointillés, suivant les besoins de l'agriculture. La betterave demandait beaucoup de main d'oeuvre! C'est une population qui n'a pas bénéficié de formation. Leur seul avantage sur les Marocains, c'est qu'ils sont allés une fois à l'école.

On a entendu parler de dissidence au sein de FO ?

B.M. : Cela n'est pas fondamental. Pour moi, les interventions de toutes les fédérations ont été un peu légères dans notre conflit. La situation de Chausson est un test. Je reproche à toutes les confédérés et fédérés de ne pas l'avoir vu et dénoncé clairement. L'absence de formation pour les salariés, c'est un problème de toute l'industrie. Et quand on parle de l'exclusion, des problèmes des cités, si on ne sait pas cela, on ne comprend pas. Je dis que les gros industriels, en particulier Renault et Peugeot qui ont été les gros consommateurs de main d'oeuvre, ont une responsabilité historique énorme. On ne les dénonce pas assez. On ne dénonce pas Renault et Peugeot qui se retirent du bassin de Creil, en confiant aux ASSEDIC le soin de payer le plan de licenciement. Est-ce normal d'autoriser Peugeot et Renault à virer des milliers de gens à Chausson, grâce aux fonds des ASSEDIC... Il y a une incohérence que les confédérations devraient dénoncer, et qui me paraît emblématique.

Une autre chose emblématique est la structure même au niveau européen d'une entreprise comme Chausson. Les industriels aujourd'hui comme Tapie Finances, Levallois construisent des industries fictives comme Chausson, qui n'ont aucune marge d'autonomie, et que l'on fait disparaître comme on veut..

Chausson est une réalité très significative. Les travailleurs de Chausson, avec tous les syndicats, ont mené des actions massives et spectaculaires : occupation de la bourse pendant une journée avec arrêt des cotations, occupations de ministères, d'Antenne 2, manif dans Paris. Nous avons mis plus d'un an à médiatiser notre lutte. Aujourd'hui on parle de Chausson, mais qui dénonce le fait que gouvernements, pouvoirs publics, justice se couchent devant la puissance de Renault et de Peugeot? Il y a pourtant des scandales et des questions de société qui se voient de façon criante, caricaturale chez Chausson. Notre action pourrait servir de tremplin à nos confédérations syndicales pour dénoncer ces scandales, ouvrir des débats de société sur l'immigration, la formation, l'emploi, les mutations, ... etc. J'attends toujours!

Votre mouvement est-il unitaire ?

B.M. : L'unité est aujourd'hui relativement solide au niveau de l'entreprise. Nous l'avons construite progressivement. Avec la grève de 4 semaines en début 93, avec la lutte pour l'emploi durant toute l'année, cette unité s'est renforcée, imposée. L'intersyndicale rassemble tous les syndicats de Chausson. A Creil, la CFDT, la CGT, FO, la CFTC, la CGC et le SDC, un syndicat lié à LO. A Gennevilliers, trois syndicats, la CFDT, la CGT et la CGC. Notre lutte unitaire, notre pratique ont fait qu'à la manif du 16 décembre, toutes les fédérations de la métallurgie étaient présentes. Elles ont soutenue notre action, elles ont pu s'exprimer, c'est important. Pour une fois, sur une lutte pour l'emploi, dans une même action, toutes les fédérés étaient présentes. Il

reste que les structures locales ou départementales font parfois des pressions ou prennent des initiatives qui rendent difficiles notre construction d'unité. Il est clair pour nous que nous exigeons que toute initiative extérieure qui nous engage, se prenne avec notre accord et notre participation.

Il y avait aussi une tradition de comité de grève ?

B.M. : Oui, à Gennevilliers, en 75, 83, 88... C'était toujours tendu avec la CGT. Mais aujourd'hui cela l'est beaucoup moins. Notre pratique ouverte a toujours permis à des travailleurs non syndiqués d'être intégrés comme responsables à l'action, et ensuite, en fait, de rejoindre telle ou telle organisation, spécialement la CFDT. Il est clair que l'urgence aujourd'hui, c'est l'unité. Les orientations unitaires récentes, en pratique, de la CGT, renforcent cette unité.

Quel est le rôle du CCE ?

B.M. : Le CCE a un rôle important, tout ce qui est juridique passe par lui. On travaille avec les cabinets d'expert-comptable ou d'avocats, pour l'aspect technique. Le CCE peut, quand il le faut, convoquer une intersyndicale, quel que soit le syndicat qui le demande. On se réunit soit à Creil, soit à Gennevilliers. Ma place est centrale : le secrétaire, c'est le carrefour de l'information, et pendant les prises de parole, c'est admis partout que ce soit lui qui parle. Je n'ai jamais fait beaucoup de cadeaux à personne, mais je respecte tous les autres courants. On a une pratique unitaire à Gennevilliers à la CFDT. Les gens ont besoin d'unité, la compétition pour les étiquettes ras-le-bol...

Collectif : Vous demandez au personnel de ratifier vos décisions ?

Bernard : Bien sûr. On fait régulièrement et après chaque réunion de CCE ou avec les pouvoirs publics des assemblées générales dans les usines.

Pour le dépôt de bilan, par exemple, un lundi matin à 6h30, le PDG m'a convoqué, en me disant : "on va tenir un CCE extraordinaire, sans doute vendredi". On est passés dans les ateliers avec la camionnette et hauts parleurs, pour convoquer une assemblée à 8h30; les gens viennent, je fais l'info, puis comme d'habitude la CGT parle, puis la CFDT, puis depuis récemment la CGC, qui s'est très fortement engagée. Après chaque intersyndicale on fait aussi le point en AG. On propose des lieux, des objectifs pour les manifs. Le premier responsable du dépôt de bilan, c'était Peugeot, on s'est donc rendu avec Creil avenue de la Grande Armée, au siège de Peugeot, puis à Renault, au

ministère de l'industrie, etc. Et pratiquement toutes les semaines, on a eu une manifestation.

Depuis le dépôt de bilan, un partie de l'encadrement, même des très hauts cadres, participent aux assemblées parce qu'ils n'ont plus les informations. La direction générale ne les donne plus. Les cadres manquent de points de référence. Les centres de décision ne sont plus seulement dans l'usine, ce sont les tribunaux, les ministères, ils n'ont pas les informations, mais moi j'ai les contacts.

Qui décide le lieu ?

B.M. : On le décide en intersyndicale.

Pour une fois, sur une lutte pour l'emploi, toutes les fédés étaient présentes

Le lieu est un secret militaire ?

B.M. : Pas toujours. Et pas au début. Il s'agissait de cibler les principaux responsables. On avait de plus des réunions prévues, on y est donc allés avec les travailleurs. Par la suite parce que la police nous coinçait dans nos manifs, on a tenu secrets nos objectifs. Il s'agissait à chaque fois soit de populariser notre lutte (occupation de la gare du nord), soit d'interpeller le gouvernement. Là on ne disait pas où on allait, mais les travailleurs étaient d'accord sur le sens de la manif. Et ils participaient, à chaque fois on était 1000 à 1500.

Vous avez réussi à faire évoluer quelque chose ?

B.M. : Je pense que par rapport à la législation, on a fait avancer des choses. Par exemple, dans le cas d'un dépôt de bilan avec licenciements, la loi ne prévoit qu'une seule réunion du CCE et le soir de ce CCE un juge commissaire est saisi et ce juge signe les autorisations de licenciement sans même entendre le CCE, ni les organisations syndicales, simplement sur la requête de l'administrateur. Trois jours après ce sont les lettres de licen-

ciement. Le soir même du dépôt de bilan, nous avons écrit à l'administrateur en disant : "si vous devez prendre des mesures, en particulier touchant à l'emploi, nous vous demandons de prendre des dispositions pour que le CCE ait eu le temps d'être valablement consulté et informé, donc avec un minimum de deux réunions". Avec la pression des gens, on a obtenu ce délai, un expert a été nommé et a remis un rapport, puis ensuite on a grippé la mécanique tout ce qu'on a pu, et les licenciements qui auraient dû être prononcés le 15 octobre ne le sont toujours pas.

Il s'agit de combien de licenciements ?

B.M. : De 661, plus exactement de 957 emplois de trop ramenés à 661 parce qu'ils vont nous faire chômer un jour par semaine toute l'année 94.

Ce sont des licenciements secs ?

B.M. : Il y a 158 personnes de plus de 55 ans. Les autres seront secs.

Quelle perspective pouvez-vous avoir ? Pensez-vous pouvoir reposer

la question économique? Et quelle perception en ont les gens?

B.M. : Le gens sont très conscients que le pouvoir est chez Renault et Peugeot. Là, sur cette conscience on a gagné la bataille. Ce qui a aidé les gens, c'est que la presse dit que Renault et Peugeot nous liquident.

Quels sont vos rapports avec les syndicats de Renault et Peugeot ?

B.M.: Il y a des échanges d'information, ça marche bien avec les syndicats centraux CGT et CFDT. A Renault, on a été invité au centre d'essai de Lardy, ils ont même fait un débrayage CGT-CFDT pour Chausson, pendant une heure et demi, et on a vraiment fait un débat. A Rueil, où ils ont le même rôle que Lardy, ça devrait se faire aussi.

Ils ont une tradition d'indépendance à Rueil, la section CGT avait même appelé à la grève sur la Pologne en 81, c'était la seule section de Renault.

B.M.: Avec les sections d'établissement de Peugeot, c'est très difficile. Je ne pense pas que ce soit une absence de volonté politique, mais ça tient à leur faiblesse. Chez Peugeot ou Citroën, on n'agit pas pareil que chez Renault. Il y a la répression.

Vous avez plus la tradition Renault ?

B.M. : Historiquement oui. Les mouvements se répercutaient plus facilement. Il y avait moins de répression syndicale.

N'y a-t-il pas un problème de concurrence avec les salariés de ces usines ?

B.M.: Non, il n'y a pas de concurrence sur le produit. La coopération franco-française, on a déjà donné chez Chausson : 17000, 3200! Sur

Le chômeur qui est à Naples, ne vaut-il pas le chômeur à Paris?

Renault, il fut un temps où la CGT à Billancourt disait : "on peut faire des boîtes de vitesse, on en a les compétences" et au cartel CGT Renault, il y avait eu une levée de bouclier des gens de Cléon demandant : "et nous ? On a plus de chômeurs chez nous que dans la région parisienne !".

B.M.: A Gennevilliers, il y eu un conseil municipal public, et j'ai parlé au nom de l'intersyndicale. D'autres boîtes s'exprimaient aussi, un gars de la GM de la CGT s'est exprimé : "à la GM, on va avoir des pertes d'emplois aussi, c'est dégueulasse parce que les américains veulent rapatrier les fabrications aux USA".

l'autre aspect, le rapatriement des véhicules, même la CGT Chausson, est devenue très prudente à ce sujet. La CGT disait à un moment : "Peugeot fait des J5 en Italie, il faut les ramener". Mais le chômeur qui est à Naples, ne vaut-il pas le chômeur à Paris? Il y a aussi des exemples à utiliser, par exemple quand l'Express a été ramené de Valladolid à Maubeuge, à Billancourt il y avait une pancarte : "Renault Billancourt peut et doit fabriquer l'Express", et on avait la même par la municipalité à Gennevilliers, sauf que c'était pour le fabriquer à Gennevilliers.

Les gens partagent ce point de vue ?

B.M.: Oui, les gens le partagent, d'ailleurs la CGT a évolué. Elle dit : "aujourd'hui il n'y a plus un seul véhicule utilitaire léger qui va être fabriqué en France, on pourrait fabriquer des modèles sur lesquels les constructeurs n'ont pas investi du tout". A la CFDT ça nous convient et c'est ce qu'on dit intersyndicalement aussi. C'est mieux que le rapatriement.

Mais au niveau du marché, il y a de toute façon réduction du fait de la crise économique ?

B.M. : Oui, on ne se fait pas d'illusion. La mort de Chausson est programmée. On vient de gagner 6 mois. Mais ce n'est pas seulement pour repousser l'échéance. Il faut que pendant ces 6 mois, le gouvernement, Renault et Peugeot élaborent une réindustrialisation du site de Creil puis de Gennevilliers, voir du bassin autour. On prend toujours l'exemple des charbonnages, de la sidérurgie ou de la navale, le gouvernement a essayé sur ces régions, peut-être de façon plus ou moins bonne, une réindustrialisation. Sur le bassin de Creil, il n'y a rien. Ils se tirent, ils font payer les plans sociaux par les ASSEDIC, ils vont laisser toute une



Chausson à Gennevilliers, mars 88. Assemblée générale des grévistes

région désertifiée. Est-ce que demain, la ré-industrialisation de Creil sera uniquement de refaire un véhicule pour Renault, on n'en sait rien. On pense que c'est Renault qui peut maintenir le site, avec l'aide du gouvernement et en faisant payer Peugeot. Ceci permettrait de maintenir un site, peut-être en sous-activité, mais de le maintenir et de maintenir des emplois, en attendant de pouvoir mettre en place un réel plan industriel avec Renault ou quelqu'un d'autre..

Cela peut venir d'une décision du tribunal ?

B.M. : Oui, du Tribunal de commerce, avant le 13 Juin. La perception des gens qui a grandi au cours du conflit, c'est qu'il fallait faire quelque chose toutes les semaines. Au début c'était simple, il y avait des rencontres avec les ministères ou autres. En octobre, ce sont les initiatives des fédérations, dans lesquelles on s'est inscrits. Le 12 octobre avec la CGT et FO, comme le 15 octobre avec la CFDT, tout le monde y est allé. Le 18 novembre, on y était aussi, cela nous paraissait important que notre conflit s'élargisse et qu'on montre qu'il y a d'autres boîtes qui se battent sur l'emploi. On a été à Air France, à la grande manif du mardi. Dans ces manifestations, on vient à 400 ou 500. Après, on a fait des manifs qu'on voulait expressives de quelque chose. IL y a eu le tribunal de commerce, le 10 octobre, parce que le juge tout seul ne devrait pas pouvoir décider seul des licenciements, sans nous entendre. C'était inadmissible. Les gars étaient un peu chauds, on a déblayé deux étages, mais il faut comprendre ...

Cette violence était assumée largement ?

B.M. : Là, on était 1600 à la manifestation. Certains ont été surpris de la violence, surtout après coup.

Collectif : C'était juste après le conflit Air France, est-ce que la violence d'Air France a joué ?

B.M. : Non, je ne pense pas. Là, les forces de l'ordre ne nous attendaient pas trop. Ils croyaient qu'on venait juste voir le juge. Le juge a été correct, il nous a signé un papier

comme quoi il ne prendrait pas de décision sans nous avoir entendus en audience publique. Il a canné parce qu'on a bousculé un petit peu, en même temps les étages étaient vidés.

créer une dynamique de coordinations entre les boîtes confrontées aux problèmes d'emploi.

Comme à Air France, il y a eu un certain affolement face à la détermination des gens.

B.M. : Après dans cette même manif on a été voir l'administrateur à Nanterre, mais là les flics nous attendaient. Ils ont bien protégé l'immeuble, mais ne pouvaient pas nous garder trop loin. Alors les carreaux leur sont tombés sur la tête. L'administrateur a bloqué alors toutes les procédures, le CCE de l'après-midi a été supprimé, et la direction a attendu 15 jours pour relancer les procédures.

Ils ont recommencé les procédures sous protection des CRS, on était 20 délégués pour 5 compagnies de CRS, on a donc après ça fait des manifestations dont l'objectif était tenu secret. L'intersyndicale décidait qu'on faisait une manif, qu'on déterminait en gros, puis on désignait 5 camarades qui ciblaient et désignaient l'objectif. On était au maximum 10 au courant.

Du temps des luttes des vaches grasses, les luttes qui se menaient s'appuyaient sur les OS, immigrés en particulier, qui en étaient le fer de lance. Dans ce genre de lutte, était-ce aussi le cas ?

B.M. : Aujourd'hui, ce sont toutes les catégories que l'on retrouve. Dans les dernières manifestations, vue la surveillance policière, il faut aussi faire attention avec le personnel immigré.

Il y a eu des expulsions ?

B.M. : Non. Les professionnels sont beaucoup plus dans le coup. Toutes les manif sont prises en charge par les salariés, dans la confection du

matériel, dans la motivation, etc.

Et la maîtrise ?

B.M. : Oui, la maîtrise participe, mais n'est pas à l'initiative. A la manifestation au tribunal de commerce, il y avait tout le monde, même les cadres. Sur Gennevilliers, il y avait 600 personnes. Sur 1500 manifestants, tu as 750 ou 800 OS, 300 agents d'encadrement et après le personnel de maintenance. Et puis 30 à 40 cadres.

Il y a beaucoup de femmes ?

B.M. : Environ 10%, elles sont présentes dans la grève. Il y en a quelques unes sur chaîne, sur des postes qui sont soi-disant "doux"..., sinon elles sont dans les bureaux.

Es-tu au courant des assises d'AC ! le 15 janvier ? Que penses-tu de cette initiative, qui dit que le chômage, ce n'est pas que le problème des actifs, mais celui de la société civile, des chômeurs, des acteurs sociaux ?

B.M. : Nous pensons y participer à plusieurs.

Est-ce que tu ne crois pas que vous avez été aussi loin que possible de façon interne, par rapport à une question de vente d'automobile, et que le maintien de Chausson devient un problème régional ou social, qui permet de poser autrement l'avenir de Chausson ?

B.M. : L'avenir de Chausson, je pense, doit se réfléchir par rapport à un problème de ré-industrialisation. Pour sauver des emplois, que ce soit dans le cadre de l'automobile, parce

que c'est vraiment ce que les salariés savent faire, mais ça peut être plus large, pas nécessairement dans l'automobile. Ces questions de reconversion demandent de l'argent, et demandent de s'inscrire dans le temps. Le problème de Chausson, c'est de se donner le temps pour trouver un objectif industriel qui génère des emplois, se donner le temps pour adapter le personnel à de nouveaux besoins industriels, et donner le temps à des personnels d'arriver à des mesures d'âge ou autres. Cela demande du temps, et de l'argent. Le plan social, aujourd'hui, c'est une expression qui est complètement dénaturée, plan social égale licenciements. En réalité, dans l'esprit initial de la législation, le plan social doit être mis en place pour éviter les licenciements. Quand il y a des licenciements, il n'y a plus de plan social, et on est dans la mise en route de l'exclusion. L'autre aspect du problème de Chausson, c'est que si les pouvoirs publics ne s'inscrivent pas dans cette perspective de temps et d'élaboration d'un programme industriel et d'adaptation des gens, on va fabriquer des exclus.

Vous vous êtes inscrits dans la manifestation du 18 novembre. Est-ce que ce n'est pas encore un axe aujourd'hui ?

B.M. : Le 18 novembre, nous étions même une des premières entreprises contactées. Oui, et c'est pour ça qu'on était aussi présents à la manifestation d'Air France. On croit que les luttes pour l'emploi ne sont pas assez connues, et qu'il faut créer une dynamique de relations, de coordinations mais pas simplement entre les boîtes en lutte, mais aussi entre les boîtes qui sont confrontées aux problèmes d'emploi.

La CFDT n'était pas favorable à cette manifestation, parce qu'elle remet en cause, ce qui n'est peut-être pas faux, la conception du fédéralisme. C'est vrai et ce n'est pas vrai. Si la structure qui fédère ne fédère pas, cela pose des problèmes !

C'est peut-être aussi une autre façon de concevoir la défense de l'emploi ?

B.M. : Peut-être aussi... Je suis persuadé qu'il faut mener une action un peu du type de celle qu'on mène chez Chausson. Construire un rapport de force sur la base de l'unité syndicale et de l'ensemble des salariés, où tout le monde se retrouve. A partir de ce moment des pressions et des interpellations peuvent se faire au niveau des structures syndicales, la fédé CFDT n'était pas favorable, mais elle n'a pas eu l'attitude l'exclusion de FO qui a empêché l'action des militants. La CFDT a juste fait une lettre disant que la présence des délégués syndicaux centraux serait mal venue.

Dans la dernière période, l'unité des syndicats qui répond à une demande très forte, n'enlève-t-elle pas le besoin d'un comité de grève ou d'une organisation à la base ?

Bernard : Ici, on fonctionne sans comité de grève, mais l'intersyndicale est très largement ouverte. Les syndicats jouent leur rôle, il y a confiance. On a des assemblées dans les ateliers, et de plus tout se passe en intersyndicale.

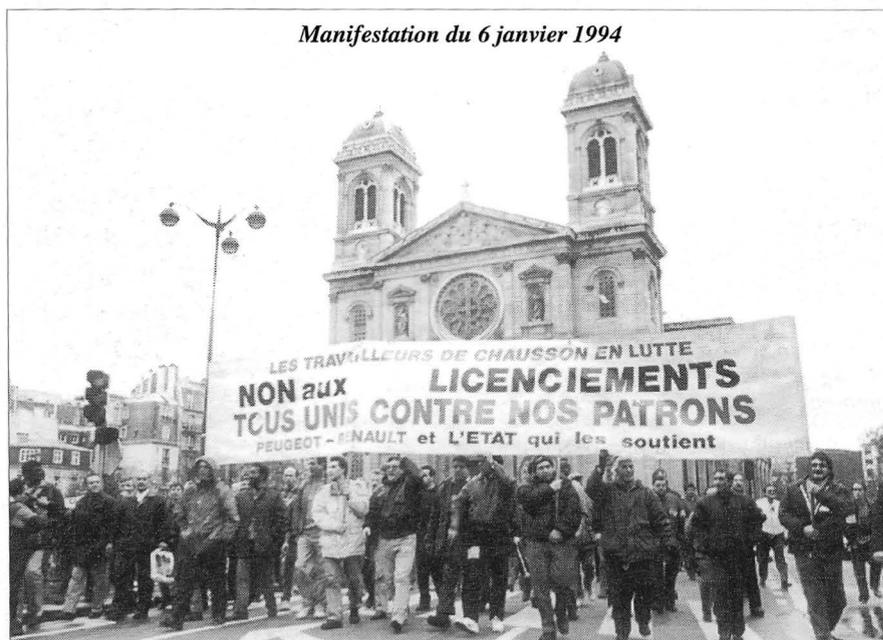
Est-ce qu'il y a syndicalisation ?

B.M. : Il y en a, ce n'est pas un recul, même les mutations de Creil à Gennevilliers se sont traduites sans perte de carte. Notre section CFDT tient bien la route. Nous avons une bonne répartition militante. La CGT est plus âgée que nous, moi je suis le plus âgé de la section CFDT, et de très loin. J'ai toujours mon poste de travail, je suis électromécanicien, à la maintenance dans l'emboutissage, dans l'atelier de presses. Mais actuellement, le boulot n'est pas intensif.

Ton statut ne pose pas de problème ?

B.M. : Je fais équipe en 2X8, de 6h30 à 9h, je suis dans l'atelier, je suis en bleu la moitié de la journée, le reste de mon temps est pris par ma responsabilité de secrétaire du CCE. A la section CFDT, on tient beaucoup à cela. Quand on a pris le CCE en 89, on a décidé de ne pas avoir de permanent au niveau du bureau. On est quatre à se répartir le pool d'heures, on fonctionne différemment, on a une direction plus collégiale.

Propos recueillis par
Henri BENOITS
et **Louis-Marie BARNIER**



Chausson ? un test !

Il est des évènements de la vie des affaires qui, plus que d'autres, attirent l'attention de la presse et du public.

Le dépôt de bilan de Chausson a été de ceux-là, "le Monde" et d'autres s'étant fait l'écho du fiasco industriel provoqué par la politique commune de Peugeot et de Renault, ou plutôt de leur mésentente commune, mais le côté industriel de l'affaire occulte son aspect social qui est, pour sa part, à la fois plus brûlant, plus dramatique et plus scandaleux.

La Société des Usines Chausson est depuis 1984 sous le contrôle conjoint de Renault et de Peugeot qui, officiellement, ne sont que des actionnaires minoritaires puisqu'ils détiennent chacun 48,83% - et non 50% - des actions. Ceci leur permet, depuis dix ans, de manipuler à leur convenance la société et les salariés tout en clamant, chaque fois que cela leur est nécessaire, que Chausson est une société indépendante... dans laquelle ils ne possèdent qu'une "participation minoritaire" (sic) !...

On mesure pleinement à quel point il y a hypocrisie quand on sait que Peugeot et Renault ont signé entre eux, sans l'accord de la société Chausson, un protocole par lequel ils s'accordaient sur les points suivants :

- considérer Chausson comme un atelier commun pour leur bénéfice exclusif
- interdire à Chausson de produire pour d'autres clients qu'eux
- obliger Chausson à leur céder sa production au prix de revient
- mettre en place les outils de contrôle permettant de rendre efficaces et opérationnelles les trois décisions précédentes.

Depuis 10 ans, Renault et Peugeot sont donc de fait les employeurs des salariés de Chausson.

Depuis 10 ans, toutes les dépenses sont réduites au minimum de ce qui est nécessaire pour maintenir

à flot des usines que les dirigeants ont déjà condamnées.

Depuis 10 ans, ceux que "le Monde" avait baptisés en 1975 les "forçats de l'automobile", ont été exclus de la modernisation, enfermés dans un ghetto industriel, participant au redressement puis à la prospérité des constructeurs sans jamais en recevoir le moindre avantage ni financier ni autre.

Depuis 10 ans, les licenciements se succèdent au rythme des arrêts de fabrication décidés par Renault et Peugeot.

Depuis 10 ans, ils financent à minima les plans sociaux qu'engendrent leurs décisions : (petits) chèques valises, préretraites financées à 90% par le Fond National pour l'Emploi, et, depuis qu'elles sont devenues obligatoires, conventions de conversion.

Depuis 10 ans, la "Société" Chausson est une fiction juridique, mais les formes sont d'autant mieux respectées qu'elles permettent aux actionnaires-clients-gestionnaires de mettre un écran tenace et solide entre eux et leurs salariés chez Chausson. Le scandale est là, et maintenant il va virer au drame.

La situation actuelle est caractérisée par un fort désaccord entre Peugeot, qui n'a plus aucun intérêt chez Chausson, et Renault qui a encore besoin d'une partie des installations pour produire son Trafic.

Dans ce contexte, le récent dépôt de bilan signifie clairement que les deux groupes vont liquider la société au moindre coût, sans préoccupation de ce qui arrivera à des salariés usés par le martèlement des presses et le travail à la chaîne.

Après avoir été les laissés-pour-compte de la modernisation des années 80, les "bagnards de l'automobile" des années 70 vont devenir les exclus des années 90.

Pourtant de notre point de vue, rien n'est fatal. C'est pourquoi nous nous sommes battus en faisant grève :

- contre les conditions de travail particulièrement dégradées, en 1975
- pour rétablir des conditions de travail comparables à notre environnement en 1983 et 1988
- enfin, contre les premières manoeuvres préluant au dépôt de bilan en 1993.

Nous nous sommes également battus en cherchant - vainement - depuis 4 ans à faire reconnaître par la justice, la réalité de l'emprise des constructeurs et à trouver - bien que la fermeture soit au bout du chemin - un moyen d'assurer l'avenir de ceux qui travaillent encore chez Chausson.

Dans ce combat, nous avons côtoyé des gens - peu - qui savaient prendre leurs responsabilités.

Nous avons surtout rencontré l'indifférence et la passivité des institutions.

Celles de l'état, qui après avoir forcé la main aux constructeurs pour qu'ils reprennent Chausson, s'est désintéressé du dossier, même et surtout quand la reconversion des salariés était en jeu.

Celles de la justice, qui n'a pas osé adapter le droit à la réalité.

Celles de Peugeot et Renault qui, fort de cette passivité, ont continué à consacrer toute leur énergie à gérer leur désaccord, laissant pourrir lentement la situation.

Celles des PDG successifs qui, généralement, se sont faits complices silencieux et obéissants de la destruction systématique de la société dont ils avaient la responsabilité.

Ces comportements inexcusables et scandaleux, nous les rencontrons encore, mais il serait temps de comprendre qu'ils prennent aujourd'hui un sens nouveau.

S'appeler Renault et être signataire du manifeste des entreprises contre l'exclusion, ou s'appeler Peugeot et avoir engrangé 55 milliards de francs de bénéfices sur les 7 dernières années donne le droit d'utiliser les fonds publics (l'assurance de garantie des salaires - AGS -) pour jeter ses salariés sur le pavé, sans formation ni mesure de conversion sérieuses.

Deux tiers d'entre nous sont des OS. Pour la plupart, nous avons plus de 40 ans et plus de 15 ans

d'ancienneté. Notre présent, c'est le travail à la chaîne et si rien ne change, notre futur c'est l'ANPE, puis le RMI.

Nous le savons, l'administrateur judiciaire le sait, Renault et Peugeot le savent, les Ministères du Travail et de l'Industrie le savent. Ils savent aussi qu'il n'y a qu'une seule solution acceptable : faire payer à Peugeot ce qu'il doit pour organiser la reprise par Renault de Chausson et la mise en place d'un plan donnant à tous la chance de s'assurer un avenir.

Alors pourquoi attendre ?

Les "Chausson" sont les représentants typiques de ces dizaines de milliers de salariés dont le travail a fait marcher les usines. Aujourd'hui le monde change vite et le progrès les rend de moins en moins indispensables.

Massivement victimes des plans de licenciements, ils forment parmi les 3.200.000 chômeurs officiels les gros bataillons de ceux que la société laisse sur le bord de la route parce que rien de sérieux n'a été fait pour leur assurer un avenir pendant qu'ils étaient encore au travail.

Pendant longtemps, il n'y a pas eu grand monde pour s'en émouvoir. Mais aujourd'hui, la société est à la croisée des chemins. Laisser faire, et ce faisant, indiquer clairement que le sort de ces futurs exclus et de leurs familles indiffère, c'est, pour le moins aller vers un suicide social.

Donner aux salariés concernés les chances d'un avenir, c'est à la fois leur permettre de continuer à vivre dignement et donner à la société les moyens de son développement.

C'est pour cela que ce qui se passe chez Chausson a valeur de test. Tout montre aujourd'hui que les responsables actuels ont décidé de laisser faire. Pourtant l'imagination et l'énergie existent.

Les constructeurs ont les moyens. L'état pourrait avoir la volonté politique pour faire autrement.

Alors pourquoi attendre ?

Bernard Massera
Secrétaire du CCE Chausson
Délégué syndical central CFDT

●