



FABIENNE LAURET

L'ENVERS DE

UNE FÉMINISTE RÉVOLUTIONNAIRE À L'ATELIER

FLINS

PRÉFACE D'ANNICK COUPÉ

SYLÉPSE

L'ENVERS DE FLINS
UNE FÉMINISTE RÉVOLUTIONNAIRE
À L'ATELIER

FABIENNE LAURET
PRÉFACE D'ANNICK COUPÉ

ÉDITIONS SYLLEPSE (PARIS)

REMERCIEMENTS

En toute sincérité et reconnaissance.

À Jamaà, mon compagnon depuis 1980 qui, pendant ce temps d'écriture, a pris en charge toutes les tâches de la maison et merveilleusement cuisiné au quotidien.

À Nassim notre fils, pour notre amour et notre fierté réciproques.

À celles et ceux :

- qui m'ont encouragée, soutenue, ont cru en ce projet, ont supporté mes états de fatigue et sautes d'humeur. Ils et elles se reconnaîtront : mes ami·es, ma famille, les nanas, ma chorale (*Les Rouge-Gorges*), mes proches ou moins proches compagnon·nes de lutte ;
- qui ont répondu à mes questions, à mes entretiens : Mike, Simonne, Edmond, Joseph, Jean-Jacques, Sylvain, Joëlle, Patricia ;
- qui m'ont aidée dans mes recherches ;
- Archives de l'Institut d'histoire des Usines Renault ;
- Daniel Richter qui, indirectement, a grandement contribué à ce livre par la publication des deux tomes de *La Révolte des ouvriers de l'automobile* ;
- qui m'ont conseillée, relue, corrigée : Frédérique Anne, Stéphane Bernard, Marie-France Bied-Charreton, Nicolas Dubost, Mireille Ferchal, Robert Kosmann, Babette Oualid ;
- à Patrick Le Tréhondat, des éditions Syllepse, pour sa gentillesse, sa compétence, sa patience, sa confiance durant toute cette aventure d'écriture ;
- à Annick Coupé pour sa préface.

© ÉDITIONS SYLLEPSE 2018
69, RUE DES RIGOLES, 75020 PARIS
EDITION@SYLLEPSE.NET
WWW.SYLLEPSE.NET
ISBN : 978-2-84950-645-5
ISBN : 978-2-84950-648-6
ISBN : 978-2-84950-649-3

Illustration de couverture : Renault-Flins, mai-juin 1968. Occupation : des grévistes sur la terrasse du restaurant, devant l'entrée principale de l'usine (DR).

Documents : Collection privée.

TABLE DES MATIÈRES

PRÉFACE, ANNICK COUPÉ	9
UN PARCOURS POUR L'AVENIR	15
1. DÉCOUVERTE	17
2. MOTIVATIONS	23
3. ÉTABLIE-OUVRIÈRE	39
4. L'USINE	45
5. LA VIE, L'USINE, LA COUTURE	55
6. MAIS QU'EST-CE QU'ELLES VEULENT?	71
7. DÉLÉGUÉE	105
8. MACHISME	123
9. FÉMINISTE A L'USINE	133
DOCUMENTS	I-XXVIII
10. LA VIE HORS L'USINE	181
11. USINE COSMOPOLITE	189
12. GRÈVES À GOGO	209
13. FAIRE DE LA POLITIQUE À L'USINE	247
14. AUTOMOBILE: PARADOXES DU SYMBOLE	255
15. QUITTER L'ATELIER POUR LE COMITÉ D'ÉTABLISSEMENT	259
16. AUJOURD'HUI	281
CES ANNÉES-LÀ	291
BIBLIOGRAPHIE	297

À JAMAÀ, NASSIM, SANS OUBLIER TOUTES LES FÉMINISTES

PRÉFACE

ANNICK COUPÉ¹

Lorsque Fabienne Lauret m'a fait l'«honneur» de me proposer d'écrire la préface de son livre, j'ai tout de suite accepté. Pour deux raisons.

La première raison est que Fabienne et moi, nous sommes de la même génération : nous sommes toutes deux engagées dans les mouvements sociaux depuis longtemps et que son histoire devait nécessairement me parler. La seconde raison est qu'il n'y a pas eu (à ma connaissance) de livres de femmes établies en usine ; comme si cette question de l'établissement de militants d'extrême gauche dans les années 1970 n'avait concerné que des hommes !

Ce livre est d'abord une histoire de vie et d'engagement depuis cinquante ans ! Une vie qui va être marquée par Mai 68 : rien ne sera plus jamais comme avant pour de nombreux jeunes, étudiant·es et salarié·es, qui vont participer à ce joli mois de mai, dans leur lycée, dans leur université et parfois dans leurs usines.

C'est aussi un témoignage assez remarquable sur la condition ouvrière dans une usine qui se veut le fleuron de l'industrie automobile française : les conditions de travail sur les chaînes de production, la taylorisation, la hiérarchie, la place des ouvriers immigrés, les secteurs de production réservés aux 10% de femmes salariées du secteur... On y lit aussi la solidarité, les moments de luttes collectives, les grèves mais aussi la répression ou la division syndicale.

Fabienne se défend de faire un travail de sociologue, et pourtant c'est un bel exercice de sociologie qui redonne voix à ceux et celles qui vivaient leur appartenance à Renault à la fois comme une fierté et comme une souffrance !

Voici un récit singulier d'un engagement politique et social qui témoigne que ces établie·es ont d'abord voulu mettre en cohérence

1. Annick Coupé, cofondatrice du syndicat SUD-PTT et porte-parole, de 2001 à 2014, de l'Union syndicale Solidaires.

leurs idées révolutionnaires et leur mode de vie. Cela passait alors par le fait de partager les conditions de vie des ouvriers et plus généralement, leurs conditions d'existence.

Ce livre retrace l'histoire de l'engagement pris par Fabienne en 1972 lorsqu'elle se fit embaucher à Renault-Flins où elle est restée jusqu'à son départ en retraite en octobre 2008.

Comme elle l'écrit si bien, Mai 68 va la propulser dans un monde inconnu et enthousiasmant, un monde qui voulait justement en finir avec ce vieux monde désespérant et rabougri qui n'écoutait pas sa jeunesse et son peuple... Cela ne la lâchera plus et sera le ferment de son choix de «s'établir en usine»: il fallait alors se rapprocher de la classe ouvrière. Ce sera Renault-Flins parce que l'organisation politique à laquelle Fabienne appartenait à l'époque avait analysé que c'était un des lieux de la combativité ouvrière exprimée en Mai 68: les affrontements avec les CRS et la mort du jeune lycéen Gilles Tautin contribuèrent à une vision un peu mythique de cette classe ouvrière qui serait au cœur des futurs combats révolutionnaires! Cela peut paraître aujourd'hui un peu naïf ou incongru, mais Renault-Flins est alors une usine qui compte 22 000 travailleurs, avec une organisation du travail féroce et très hiérarchisée. Une usine ayant une tradition de luttes très fortes et des syndicats CGT et CFDT particulièrement combatifs. Sa démarche de s'établir en usine va se confronter à une réalité plus complexe que la vision militante, sans doute un peu idéaliste et «romantique», qu'elle partageait avec ses camarades d'extrême gauche.

L'organisation hiérarchique du travail pèse très fort, notamment dans le seul secteur féminisé de l'usine, l'atelier de «couture» où elle se retrouve employée. Les cadences sont dures, les femmes résistent et parfois craquent... Mais jamais l'organisation du travail n'est remise en cause: au contraire, les femmes sont renvoyées à leur condition féminine: «Elle a ses règles», «Elle a des soucis avec ses enfants»... C'est aussi la double journée pour les femmes qui travaillent en équipe. La prise de conscience féministe de Fabienne va être confortée par le fait de partager cette condition ouvrière féminine au quotidien.

Bien sûr, il y a de la solidarité aussi, solidarité face aux petits chefs (des hommes, forcément), solidarité face aux problèmes que chacune rencontre dans sa vie personnelle et familiale... Le combat pour le droit à l'avortement devient une question décisive et les femmes de tous les milieux sont concernées.

Devenue déléguée du personnel en 1973, elle va se heurter à des pratiques et des discours sexistes dans le milieu de travail masculin où elle est amenée à exercer son mandat : sifflets « admiratifs », blagues graveleuses, coups d'œil lubrique : elle est perçue comme une jolie jeune femme et non pas comme une déléguée à part entière...

C'est encore la « fête des catherinettes », cette tradition misogyne – tombée heureusement en désuétude – qui veut qu'à vingt-cinq ans une femme doit être mariée : l'entreprise permettait aux femmes concernées de ne pas travailler ce jour-là mais elles devaient coiffer un chapeau ridicule rouge et vert ! Cela fait écho pour moi à ce que m'ont raconté mes camarades des Chèques postaux, lorsque je suis arrivée à La Poste. Dans ces mêmes années 1970, lors de cette fameuse journée des catherinettes, le chef de centre permettait que l'après-midi, les employées ne travaillent pas et fassent une petite fête dans le service avec de la musique : le chef de centre en personne venait faire danser les catherinettes... On a peine à croire à ce degré de paternalisme teinté de misogynie : ce n'est pourtant pas si vieux que cela !

Plus décevant pour Fabienne qui découvre alors que le syndicalisme n'est pas épargné par ce machisme ambiant : difficultés pour les quelques femmes militantes de prendre la parole, tentative de les enfermer dans les rôles traditionnels (ménage du local, préparation du café), confrontation avec les pratiques du CE (cassettes porno proposées par la vidéothèque ou calendrier avec des femmes nues distribués par un syndicat en début d'année)...

En lisant son témoignage, je pense au formidable film *We Want Sex Equality*, qui traite d'une lutte de femmes dans un atelier de sellerie d'une entreprise automobile en Grande-Bretagne au début des années 1970.

Pour faire bouger les lignes, il faudra du temps, de la patience, de la pédagogie et des coups de gueule. Il faudra convaincre les militants hommes du syndicat, imposer des nouvelles pratiques : par exemple, organiser les tournées syndicales dans les ateliers en duo mixte ou développer la commission femmes non mixte pour permettre aux femmes d'être une force collective et faire entendre leurs voix. Ces combats au sein de l'usine et du syndicat vont de pair avec l'engagement dans le mouvement féministe de l'époque, notamment de la constitution de groupes femmes dans les quartiers.

De cette époque, Fabienne a gardé ses convictions féministes chevillées au corps, malgré les difficultés, les échecs de certains combats et quelques blessures intimes qui ont eu du mal à se cicatriser et dont elle parle avec délicatesse.

Renault, c'est l'usine cosmopolite avec des dizaines de nationalités et ces ouvriers immigrés que l'entreprise a été parfois chercher dans de lointains pays espérant une main-d'œuvre plus docile que ces ouvriers français trop syndiqués. Peine perdue, car ces ouvriers vont s'organiser, se révolter. Ils sont au bas de l'échelle des salaires et des qualifications, dans les conditions de travail les plus difficiles, sans espoir de connaître une progression professionnelle. Cette situation va les conduire à organiser des grèves très offensives, pour la dignité et l'égalité. Ces mobilisations vont parfois donner lieu à des tensions très fortes avec l'encadrement et la maîtrise, dont certains membres auront des comportements racistes. Ces mouvements vont susciter aussi des débats parfois tendus au sein même des organisations syndicales. Ces ouvriers vont y prendre toute leur place et permettre d'avancer dans une meilleure prise en compte de ce qu'ils vivent, en butte à des comportements racistes dans et hors l'usine.

Ce livre nous raconte aussi l'apprentissage d'un syndicalisme combattif, de l'organisation des actions, des grèves, et des tensions relatives à tout mouvement : comment impliquer les salarié·es dans la conduite de l'action, des négociations ? Comment convaincre et élargir un mouvement ? Comment dépasser la peur de se lancer dans la bataille, surtout quand on est une femme ? Avec beaucoup d'émotion, Fabienne nous raconte sa première grève, son premier débrayage, une certaine peur du regard des autres, la crainte que ses collègues ne la suivent pas... Et le bonheur quand on arrive à faire plier la direction et les moments de solidarité festive qui vont avec !

Ce livre n'est jamais ennuyeux : il parle aussi de la vie tout court. Même si l'usine est au centre de ce récit, il y a la vie en dehors de l'usine : les amours et les amitiés, les livres, la culture, les engagements citoyens, les petits bonheurs du quotidien...

Ce livre est un beau livre, car il n'est jamais celui de la nostalgie ou de regret, encore moins du reniement. Au contraire, de ces dizaines d'années passées à Renault-Flins, Fabienne nous transmet sa volonté de continuer à participer à la transformation du monde, même si ce monde a beaucoup changé depuis ce 3 mai 1972 où elle a franchi les portes de

cette usine. Certains voudraient liquider Mai 68 et son héritage : face à cela, le livre de Fabienne est un sacré antidote. À ce titre, il mérite d'être lu par ceux et celles qui sont de la génération de Fabienne mais aussi par ces jeunes générations qui n'acceptent pas qu'on leur ôte tout espoir de changer le monde !

UN PARCOURS POUR L'AVENIR

«Quand on aime la vie, on aime le passé, parce que c'est le présent tel qu'il a survécu dans la mémoire humaine»,
Marguerite Yourcenar

Tout a commencé en 2014 lorsque j'ai été contactée par la revue *Les Temps modernes* pour écrire un texte sur mon expérience d'établie à Renault-Flins, dans le cadre d'un numéro spécial: *Ouvriers volontaires. Les années 68, l'«établissement en usine»*. Je ne devais pas dépasser une quinzaine de pages, car étaient prévus d'autres témoignages et analyses. Ce gros numéro double, coordonné par Jean-Pierre Martin, lui-même ancien établi et écrivain, est sorti en juillet 2015 et semble avoir intéressé, dont mon article. C'est ainsi que j'ai été contactée par les éditions Syllepse pour un projet de livre plus conséquent. Car il était visible et lisible que mon récit était forcément incomplet et appelait à d'autres développements. Comme j'en avais été frustrée, j'ai accepté et relevé le défi, très encouragée par mes proches. La perspective d'une sortie du livre, pour le cinquantenaire ans de Mai 68 me plaisait bien, dans l'idée de réhabiliter ce formidable mouvement social et ses suites, de transmettre un petit morceau d'histoire sociale et ouvrière vécu au cœur, mais perdu dans la grande histoire.

Mieux vaut prévenir d'emblée: je suis trop passionnée et avide de connaissance par la compréhension et le ressenti, pour prétendre à être une intellectuelle. Ce livre n'est donc pas une étude sociologique, économique ou même politique sur une grande usine mythique de l'automobile. Ni un plaidoyer nostalgique sur la prétendue disparition de la classe ouvrière. Il est seulement le récit d'un parcours de vie de femme engagée dans une usine d'hommes. Avec la volonté de faire découvrir, par le prisme de mon engagement féministe et révolutionnaire, l'envers

d'une usine plus connue pour ses images médiatiques que pour sa vraie vie bouillonnante et complexe. Au-delà du mythe et des préjugés.

Un récit partiel et partial, concret, peut-être trop ou pas assez, à la fois réaliste et utopiste. Mais assumé, vécu, joyeux ou douloureux, pessimiste dans l'optimisme et inversement. Avec la volonté d'être une passeuse sincère dans les certitudes comme dans les doutes, et donc simplement humaine.

On pourrait se dire, on me l'a parfois fait sentir : « Mais quelle prétention de vouloir écrire un livre sur sa vie, ce choix d'engagement dépassé depuis cinquante ans, dans un milieu en voie de disparition... et puis ça sert à quoi ? » J'ai douté. Mais la certitude de son utilité mémorielle l'a emporté.

Ce soupçon latent et blessant d'exhibition, d'orgueil ou d'ego mis sur la place publique ne me concerne pourtant pas, je ne m'y reconnais pas. Ce serait donc vraiment si présomptueux de prétendre à accéder au si noble statut d'écrivain, même éphémère ? Effectivement, je n'ai ni un talent d'écriture, ni la verve et la plume facile d'autres auteurs formidables qui racontent si bien la classe ouvrière, toujours vivante. Mais j'ai au fond de moi cette confiance en la capacité de l'être humain à être autre chose que ce pour quoi la société l'a programmé : pourquoi pas écrivaine !

Alors, je me suis lancée, j'ai pris ce risque, avec obstination et détermination, sans chasser complètement ces doutes. Qu'importe, bien d'autres enjeux m'ont motivée.

Puisse ce récit communiquer cette envie tenace et sans fin de lutter pour un autre monde, le nôtre.

1

DÉCOUVERTE

J'Y SUIS, ÇA Y EST ! MÉCANICIENNE !

« Quoi ! Vous ne savez pas coudre à la machine ? », me dit, surpris et un peu agacé, le contremaître de mon équipe qui m'amène du bureau d'embauche à l'atelier de la couture. « On va vous mettre en préparation alors... » Je sens déjà qu'il va falloir filer doux !

Ouf ! Mon ignorance de la couture sera donc tolérée pour le poste très simple que je vais occuper au départ. On était encore dans une période d'embauche continue à Renault-Flins.

Voulant augmenter mes chances d'être embauchée dans l'atelier où il y avait le plus de femmes, j'avais déclaré que je savais coudre à la machine, alors qu'il n'en était rien.

Donc, lorsqu'on m'emmène le matin du jour J de mon embauche, le 3 mai 1972, à l'atelier de la couture auquel je suis destinée, un gros coup de stress m'envahit et je panique qu'on découvre mon mensonge sur mes capacités. Date et émotion inoubliables.

Je n'étais déjà pas très à l'aise avec mon bluff lorsqu'à la visite médicale obligatoire d'embauche, le médecin m'avait fait entendre que ce serait bien pour la couture. Plus encore lorsque je découvre l'immensité de l'atelier et tous ces yeux sur ces visages de femmes qui me regardent avec curiosité.

Dans la plupart des usines de montage d'automobiles, les femmes sont peu nombreuses, souvent autour de 10 % des effectifs. À Renault-Flins en 1972, elles sont donc 2 400. On leur réserve des postes où sont requises les qualités dites « féminines » souvent en rapport avec leur rôle ménager dévolu dans la famille et dans la société : ainsi la couture, traditionnellement enseignée par leur mère ou dans les lycées de jeunes filles afin de devenir de parfaites « maîtresses de maison », est censée exiger et développer précision, dextérité, minutie, alliées à la rapidité.

Ce n'est pas mon cas : bien qu'étant fille de couturière à domicile et ayant suivi les cours de couture obligatoires au lycée, je suis incapable et même j'ai horreur de coudre à la machine. J'ai certainement trop vu ma mère souffrir de ce travail qualifié mais ingrat et peu payé, passer des nuits blanches à terminer des vêtements pour des clients exigeants sur les délais. Ainsi, ironie du sort, je vivrai aussi en couture d'autres formes d'exigence de travail.

La couture est comme une usine dans l'usine, déjà impressionnante par sa taille et sa superficie. C'est la plus importante concentration de femmes à Renault-Flins, elle est située à la sellerie. L'atelier nommé 58-56 fait partie du département 58 de même que celui des carrousels de sièges, le 58-57, au rez-de-chaussée. La couture se trouve au milieu du deuxième étage de la sellerie, du département 64, où est réalisé le montage de l'équipement des accessoires intérieurs et extérieurs de la voiture. L'habillage en quelque sorte.

De loin, après avoir passé une zone de stockage, on entend déjà le bruit sourd des machines, puis, à l'approche, de plus en plus fort. Les vitres n'éclairent pas assez, les néons au plafond donnent une lumière blafarde en plein jour. On découvre plusieurs centaines d'ouvrières assises devant leur machine à coudre, alignées en rangs d'oignons, à perte de vue.

L'effectif total est de 550 ouvrières, réparties entre l'équipe en horaire de « normale » et les deux équipes alternées dites des 2x8 : une semaine on travaille du matin de 5h45 à 14h05 et la suivante de 14h05 à 22h30. Le premier jour, je suis en normale¹, mais après ce sera l'équipe des 2x8. Le samedi, on bosse de 5h45 à 11h45. La semaine de travail atteint alors 47 heures. Celle du soir, 41 heures. Soit une moyenne de 44 heures par semaine. On aperçoit d'abord les ouvrières du montage des housses finales, de part et d'autre de deux tapis roulants d'au moins 80 mètres de long.

Puis on arrive au secteur de la préparation des petites pièces de tissu, où les ouvrières sont en rangées, les unes derrière les autres et se tournant le dos comme à l'école. Ce sont toutes des « mécaniciennes ». Cette qualification sera donc inscrite sur ma fiche de paie.

Les mécaniciennes « monteuses », dont le travail est plus complexe, sont payées un indice de coefficient plus cher qu'à la préparation, où les

1. Horaire normal : 7h45 à 17 heures environ.

salaires sont parmi les plus bas de l'usine. Coefficient 165, juste après le coefficient d'embauche, le 155.

Quelques hommes travaillent à la coupe, située à côté de la préparation. Sur d'immenses tables couvertes d'épais rouleaux de tissu étalés en plusieurs épaisseurs, ils découpent les différentes pièces de tissu avec de grosses et puissantes machines. Ils sont mieux payés que les ouvrières qui les secondent pour approvisionner et ranger les pièces de tissu destinées à être cousues et assemblées ensuite. Division sexiste du travail qui ne choque visiblement personne.

Juste en face, à côté des toilettes, six hommes, les mécaniciens, travaillent au petit atelier de réparation des machines à coudre assez souvent en panne. Deux en horaire normal et quatre en équipe 2x8. Administrativement, ils ne font pas partie de la couture mais du secteur des professionnels de l'entretien, avec un pôle central – le 68 au bâtiment dit RA en face des presses, et de petits pôles dans chaque département. Quasiment à 100% masculin. Le travail «noble» leur est réservé d'office, et pas seulement chez Renault. Pour l'heure, je vis avec fébrilité mes premiers instants de future mécanicienne.

La régleuse, celle qui organise le travail et est hiérarchiquement en dessous de la cheffe d'équipe, m'installe devant une grosse machine à coudre sur laquelle je dois «préparer» des petites pièces de tissu ou de simili. Je ne suis pas très rassurée et il m'a fallu quelques jours pour m'adapter à la rudesse de cette machine à coudre industrielle, bruyante, manquant de souplesse. J'ai vite appris qu'il y en avait de meilleures que d'autres, qu'il fallait aussi s'approprier l'une l'autre. Et pas de chance si on tombait sur un «tacot», on devait attendre qu'on vous en trouve une meilleure.

Trois ou quatre «lanceuses» sont chargées chacune d'un secteur. Elles approvisionnent les chariots des mécaniciennes des pièces à préparer et les rangent une fois terminées sur de plus grands chariots. Suit la livraison de ces pièces au montage pour l'assemblage en housses finales, qui seront installées sur les carcasses à l'atelier des carrousels de sièges de voiture 4L et des nouvelles R5, situé au rez-de-chaussée du bâtiment. Les sièges sont ensuite remontés au premier étage où se trouvent les trois grandes chaînes de montage des voitures qui arrivent de la peinture.

Je n'ai jamais vraiment compris la raison de cette curieuse logique d'allers et retours entre les trois étages de la sellerie. Les voitures

terminent enfin leur circuit de fabrication au bâtiment de mécanique pour l'équipement final des roues, des freins, du moteur.

Pendant de longues semaines, on ne me donne qu'une étroite bande de carton à coudre sur un morceau de simili long quarante centimètres avec un aller-retour à chaque bout. Moins de vingt secondes doivent suffire pour l'opération. Une pièce dont je me demande où elle sera positionnée sur le siège auto. Mais nous ne sommes pas là pour réfléchir. Huit cents pièces par jour, tel est le rendement demandé sur cette pièce-là. Mes voisines de machine m'initient au travail. Elles m'apprennent à éviter de me piquer le doigt avec la grosse aiguille. Elles me montrent les combines ingénieuses pour rationaliser leurs gestes, profiter discrètement du temps gagné pour échapper à l'abrutissement des gestes répétitifs. Manifestation tacite de la solidarité naturelle en atelier. J'ai gardé ce sens de l'économie des gestes, une espèce d'efficacité dans l'organisation la plus rationnelle pour gagner du temps sur des tâches répétitives du quotidien, y compris parfois dans mon engagement militant. Jusqu'où va se nicher le pouvoir du taylorisme!

Plus tard, j'ai dû faire d'autres pièces un peu plus complexes. Je me souviens de la protection du levier de vitesse que je devais coudre en forme de cône avec un anneau en métal en bas et en haut. Pas si facile! Au début, j'en ai cassé des aiguilles sur l'anneau! Puis c'est devenu une routine qui parfois me donnait le tournis. À tel point que je ne pouvais plus les voir en peinture, tout en gardant paradoxalement une certaine fierté lorsque j'en voyais un dans une Renault. Lorsque je regarde le levier de vitesse de ma vieille Twingo, j'imagine parfois avec empathie la mécanicienne qui a cousu sa housse.

Au bout de quelques années à la préparation, j'ai pu enfin travailler au montage. Au début, j'aimais bien les tâches diversifiées, avec un temps d'opération plus long pour le montage des housses entières de sièges. C'est aussi plus fatigant, car les pièces sont plus grandes, plus lourdes à manipuler. Alors que ça ne plaît pas à toutes, certaines préfèrent ne pas se prendre la tête et se croient plus tranquilles à la préparation. Pour avoir un meilleur salaire elles changeront d'avis plus tard!

Même encore aujourd'hui, je ne manque pas d'examiner les sièges d'une voiture inconnue lorsque je monte dedans, et parfois d'y déceler certains petits défauts ou la perfection de la façon. Quarante cinq ans après, les restes d'une déformation professionnelle un peu nostalgique!

AUTOMOBILE : PARADOXES DU SYMBOLE

Tant d'années passées dans une usine de voitures pour avoir une inculture totale quant au produit lui-même, c'est le comble ! J'avoue, et je ne crois pas être la seule, je n'ai jamais eu d'attirance pour l'automobile en tant que produit. Du moment que ça roule bien, de façon pas trop inconfortable, c'est le seul intérêt pratique que j'y ai toujours trouvé. À tel point que je ne sais même pas reconnaître un modèle Renault, à part la célèbre Dauphine ou celles que j'ai conduites un peu longtemps : la 4L, la Twingo ou le Scénic. Et encore, j'hésite pour identifier une nouvelle version de ces modèles. Quant aux autres marques, seules la Coccinelle, la 2CV (deux chevaux), la DS ou la P60 me sont familières. Effet des souvenirs d'enfance et de leur notoriété au cinéma ?

À la fin des années 1960, mon père a réussi à réaliser son rêve : avoir une Porsche. Mais ça n'a pas duré. Pas si pratique et assez coûteuse... Pourquoi cet engouement, des hommes surtout, pour les « belles » voitures de sport ou de tourisme ? L'attachement possessif quasi animal à ces engins m'a toujours étonnée. On dit que cette sorte de passion ferait appel au cerveau primitif reptilien de l'homme. Cela aurait, paraît-il, à voir avec la puissance sexuelle, le bolide comme attribut viril valorisant. Les publicités associant grossièrement jolie pin-up et achat de voiture ont compris ce fonctionnement. Mon tout petit cerveau reptilien n'y est pas sensible et se bloque.

L'attachement au produit voiture est aussi favorisé par l'entreprise pour faire des salarié·es les meilleurs ambassadeurs de la marque. Ainsi, comme chez d'autres constructeurs, les salarié·es de Renault ont la possibilité de revendre une voiture neuve acquise avec une réduction de 17 à 20% ou plus, au bout de quelques mois d'achat (six mois puis quatre depuis quelques années). Habile forme de compensation financière pour des salaires qui évoluent peu. Pour le vendeur Renault, cela permet d'avoir, sans perdre d'argent, toujours une voiture neuve, à

laquelle de surcroît il ne s'attache pas, sauf pour éviter les gnons. Mais, selon la vivacité du marché, les affaires ne fonctionnent pas toujours bien ! Au début de notre activité militante à Flins, nous avons essayé ce système de revente, mais nous avons rapidement cessé, faute de temps et d'intérêt pour ce genre d'opération.

À chaque fois qu'un nouveau modèle Renault sort, c'est un véritable événement, préparé, attendu. Les commentaires et les jugements vont bon train. Que ce soit hier ou aujourd'hui, impossible pour moi d'en dire quoi que ce soit, si la voiture est belle, élégante, racée, puissante, performante ou pas. Désintéressé total.

J'ai la sensation d'être extérieure, décalée, déconnectée. Étrangère à ces manifestations collectives d'une fierté du produit fabriqué. Comme si étaient gommées d'un coup les souffrances humaines générées par la fabrication de ces milliers de voitures. Symbole de la modernité du 20^e siècle, de réussite sociale et d'individualisme, la voiture devient de plus en plus au 21^e siècle symbole de pollution, de dégâts environnementaux, de nuisances, de mort. Elle n'est même plus un symbole de liberté, puisqu'elle rend ses producteurs encore et toujours plus esclaves.

Ce n'était pas si facile de remettre en cause ces symboles dans les années 1970-1980. Pourtant, nous nous y étions aventurés dans les tracts de l'OCT sur l'usine. Nous y parlions déjà de pollution, de dégâts humains par les accidents, de dépendance au pétrole, du modèle individualiste que la voiture véhiculait. À contre-courant évidemment ! Nous prônions la fabrication et le développement des transports collectifs, des habitations plus accessibles non loin de l'usine. On nous traitait d'utopistes. Nous assumions. Cela nous valait un petit écho, du moins dans la CFDT, encore ouverte à la contestation du système économique. Par contre, il y avait un fort rejet de la CGT dont la solution était la fabrication d'une petite voiture populaire et accessible pour maintenir l'emploi en France, facteur de croissance. Aujourd'hui, cela ne semble pas avoir beaucoup évolué.

En 1987, la CFDT-Renault-Flins, à l'instigation d'un de ses animateurs, Daniel Richter, impulsa et anima au CE la création d'une grande exposition sur la représentation de l'automobile dans les arts. Intitulée «Auto-Déco», cette exposition montrait d'une façon enrichissante, et avec un certain succès, une autre image de la voiture, une exploration imagée de ses multiples implications dans la société et la création : cinéma, BD, sculpture, littérature, peinture, musique, photo, humour.