

Ouvriers algériens à Renault-Billancourt de la guerre d'Algérie aux grèves d'OS des années 1970

Retour sur un itinéraire de recherche

Laure PITTI

Enseignante-chercheur à l'Université Paris VIII, chercheur associé à l'IHTP. Sa thèse de doctorat en histoire a été soutenue en décembre 2002, sous la direction de René Gallissot, Université Paris VIII Vincennes-Saint Denis.

“Il faut parler de l'usine, il faut parler des ouvriers étrangers comme nous, qui avons été colonisés par la France, comment nous sommes venus en France pour travailler, parler du travail que nous avons fait. Je n'ai rien écrit, c'est resté dans ma tête. Si personne ne l'écrit, notre histoire est oubliée”¹. Tels étaient les mots par lesquels l'un des ouvriers de l'usine Renault de Billancourt que j'ai interrogés au cours de ma recherche² concluait l'entretien qu'il m'avait accordé, conjuguant trois des termes qui ont à la fois guidé mon intérêt et structuré mon travail de recherche : l'usine, le travail ouvrier, les ouvriers étrangers et plus particulièrement ceux d'entre eux qui ont été, un temps, colonisés par la France, tels les Algériens, voire au premier rang desquels les Algériens. Circonscrire la recherche à l'espace d'une usine, en l'occurrence celle de Renault à Billancourt, tout à la fois cadre et objet de cette étude, a permis de conjuguer ces trois “centres d'intérêt” — au sens que Moses Finley donne à cette catégorie lorsqu'il y recourt, dans *Mythe, mémoire et histoire*³, pour caractériser le premier temps du métier d'historien⁴. “Le passé”, écrit-il, “est une masse résistante et incompréhensible de données non dénombrables et non dénombrées. Il ne devient intelligible que lorsqu'on effectue une certaine sélection autour d'un ou plusieurs centres d'intérêt. Dans ce débat infini”, conclut-il, “suscité par la question de Ranke : *Wie es eigentlich gewesen ist* (“comment les choses se sont réellement passées”), on néglige souvent une question préalable : quelles “choses” méritent ou exigent d'être considérées pour établir comment “elles se sont réellement passées” ?”⁵.

D'une part, la nature du lien colonial entre la France et l'Algérie, colonie de peuplement et partie intégrante, sous

la forme de trois départements français, du territoire national jusqu'en 1962, fait de la colonisation algérienne un exemple particulier et paroxystique de l'histoire coloniale française, et des ouvriers algériens ou “français musulmans d'Algérie”, selon la dénomination officielle à l'œuvre jusqu'en 1962, l'une des composantes majeures de la main-d'œuvre coloniale puis étrangère en France métropolitaine à compter de 1945. Les Algériens constituent en effet la principale migration d'outre-mer après la Deuxième Guerre mondiale, et ce jusqu'au milieu des années 1970, périodisation que j'ai, en partie pour cette raison, choisie de retenir comme bornes de ma recherche.

D'autre part, le choix de l'usine Renault de Billancourt comme “point d'application particulier de [mes] outils”⁶, répondait à une double motivation. Comme l'extrait d'entretien cité en *incipit* le donne à voir dans l'adéquation qu'il pose entre “parler de l'usine” et “parler des ouvriers étrangers”, étudier l'histoire des ouvriers étrangers, des ouvriers des territoires colonisés venus travailler en métropole, en l'occurrence algériens, se conjugue sinon se confond avec étudier l'histoire des usines à partir des années 1945-1950, du moins de certaines d'entre elles, particulièrement des grandes usines sidérurgiques de Lorraine, comme la thèse de Gérard Noiriel l'a montré⁷, et des usines automobiles. Pour ces dernières cependant, pourtant emblème d'une modernisation industrielle en partie appuyée sur l'embauche d'ouvriers peu qualifiés, manœuvres et OS (Ouvriers Spécialisés), le recours à une main-d'œuvre coloniale ou étrangère n'avait, dans le champ de l'histoire, que très rarement été étudié. Pour l'histoire ouvrière en effet et *a fortiori* pour celle de l'immigration, l'usine est longtemps restée un espace inexploré. Cette absence surprend au regard de la multiplicité des champs qu'un tel terrain d'investigation, à la fois espace de production, de relations et de mobilisations, permet d'étudier. L'usine Renault de Billancourt, cadre d'étude de prime abord restreint mais néanmoins emblématique, a ainsi ouvert à des conclusions qui l'excèdent et battent en brèche nombre d'idées reçues concernant l'histoire des Algériens en France, au croisement de l'économie, du social et du politique.

BILLANCOURT, UN CAS D'ÉCOLE

Le recours, accru et structurel, à une main-d'œuvre coloniale est, pour les usines automobiles, spécifique à l'après-Deuxième guerre, et particulièrement notable en région parisienne : l'effectif d'ouvriers algériens croît considérablement, à compter de 1945, dans les usines Renault à Billancourt, Citroën quai de Javel à Paris ou encore Simca à Nanterre, à la différence de ce qu'il en est dans l'Est de la France, pourtant l'une des trois principales régions de forte implantation de la migration algérienne en métropole, avec la région parisienne et le Nord. Nicolas Hatzfeld, dans sa thèse consacrée à l'usine de carrosserie de Peugeot à Sochaux de 1948 à 1996⁸, montre en effet que le recours à une main-d'œuvre coloniale et, dans une plus large mesure, étrangère, apparaît, dans un premier temps, conjoncturel à Peugeot et circonscrit aux nécessités de la reconstruction dans l'immédiat après-guerre. Il ne devient une donnée durable de la gestion du personnel de l'entreprise qu'à partir de la deuxième moitié des années 1960, plus précisément de 1967-1968. On compte ainsi 730 ouvriers algériens à Peugeot en novembre 1948, soit 6,6 % du personnel ouvrier de l'usine ; à la même date, à Billancourt, les ouvriers algériens sont au nombre de 2.360 et représentent 9 % du personnel ouvrier. Novembre 1948 marque, qui plus est, le pic de l'emploi de la main-d'œuvre dite étrangère à Peugeot (laquelle comprend en effet la main-d'œuvre coloniale dans les catégories statistiques de l'entreprise), dont l'effectif ne cesse de décroître jusqu'en 1966, avant de connaître une très forte hausse entre 1968 et 1975⁹. À Renault-Billancourt en revanche, l'effectif d'ouvriers algériens continue de progresser jusqu'en 1952 en chiffres absolus, jusqu'en 1954 en chiffres relatifs, date à laquelle il se stabilise, représentant alors 11,4 % du personnel ouvrier. À l'aune de ces quelques chiffres, le contraste est net entre ces deux usines et révélateur de deux logiques productives.

À elle seule, l'usine Renault de Billancourt concentre, au début des années 1950, à une époque où elle est la plus importante usine française en terme de concentration de main-d'œuvre (42.000 personnes y travaillent en 1952), près du dixième de l'effectif de "Nord-africains" recensés au travail dans le département de la Seine, selon la catégorie à l'œuvre dans les statistiques du Ministère du Travail entre 1949 et 1962¹⁰. Ces "Nord-Africains" sont alors, précisons-le, à plus de 90 % algériens. Près de 30 % des actifs algériens employés dans les industries mécaniques et électriques de la Seine le sont à Renault-Billancourt. Certes, l'effectif d'ouvriers algériens y diminue dans la deuxième moitié des années 1950, particulièrement entre 1958 et 1961, sous le double coup d'une conjoncture économique défavorable (qui entraînent les premiers licenciements massifs, en octobre 1960) et d'une conjoncture politique très tendue (notamment avec l'ouverture, par le FLN, d'un second front en métropole avec les attentats d'août 1958, qui ont des répercussions à Renault sous la forme d'attaques à main armée) ; mais cette baisse est minime — et temporaire — comparativement à ce qu'il en est à Peugeot-Sochaux.

À Renault-Billancourt, les Algériens incarnent, dès la fin des années 1940, la figure de l'ouvrier étranger, situation un temps paradoxale puisque jusqu'en 1962, ils sont juridiquement français. Les ouvriers algériens — et à Renault-Billancourt, les Algériens sont quasi-exclusivement ouvriers — constituent en effet, au milieu des années 1950, le principal groupe d'ouvriers non métropolitains de l'usine : 68,6 % de la main-d'œuvre étrangère et coloniale à eux seuls en avril 1957. Au croisement de l'évolution des processus migratoires et de celle des modes de production dans l'automobile, cette prédominance s'explique plus précisément par trois facteurs.

— Le premier est l'accentuation de la migration algérienne vers la métropole dès la deuxième moitié des années 1940, pour des raisons à la fois économiques et politiques, telles que la dépossession foncière et la paupérisation accentuées de la population dite musulmane en Algérie, la répression impitoyable des mouvements de révolte populaire dans le Constantinois en mai 1945, puis des partis nationalistes et de leurs militants, tout particulièrement lors des élections municipales de 1947, puis celles de l'Assemblée algérienne en 1948. Parmi les ouvriers, aujourd'hui retraités, que j'ai rencontrés ou dont j'ai retracé la trajectoire migratoire, nombreux sont en effet les militants qui ont quitté l'Algérie entre 1946 et 1948. Ni la guerre d'Algérie ni l'indépendance algérienne en juillet 1962 ne mettent fin à ce mouvement migratoire, bien au contraire, hormis durant les trois années (1956-1959) où la circulation de la population dite musulmane entre l'Algérie et la métropole est, si ce n'est totalement interdite, du moins fortement restreinte.

— Cette prédominance des Algériens au sein de la main-d'œuvre coloniale et étrangère s'explique en second lieu par les dispositions légales en matière d'emploi des Algériens en métropole puis en France, comparativement aux migrations d'Europe ou des autres territoires puis Etats du Maghreb : statut de citoyen français pour les Algériens de métropole de 1947 à 1962, liberté de circulation entre la France et l'Algérie (sauf de 1956 à 1959), réitérée par les accords d'Évian en mars 1962 — les Algériens n'étant alors toujours pas soumis au contrôle de l'ONI (Office National d'Immigration). Cette liberté de circulation reste de fait en application jusqu'à la suspension de l'émigration algérienne du fait du gouvernement algérien en septembre 1973, renforcée par l'interruption de l'immigration par le gouvernement français en juillet 1974.

— En troisième lieu, et dans le champ de l'usine proprement dite cette fois, le recours accru à une main-d'œuvre algérienne apparaît à mettre en relation avec l'évolution des modes de production. À partir de 1947 et "la bataille de la 4 C.V."¹¹, Renault, dont l'usine Billancourt concentre les trois quarts du personnel ouvrier, s'engage durablement dans la production en très grande série pour laquelle la Direction du personnel de l'entreprise développe un recours accru, et durable, à une main-d'œuvre peu qualifiée — MGT (Manœuvre Gros Travaux) et *a fortiori* OS. Le recours accru à une main-d'œuvre algérienne apparaît *dès lors*, ce point est d'importance, comme l'une des composantes principales de l'accroissement de la capacité productive, d'autant que ce recrutement ne se dément pas après l'indépendance, tout au contraire.

Premier groupe d'ouvriers non métropolitains et principale composante de la main-d'œuvre étrangère et coloniale dès le début des années 1950, les ouvriers algériens constituent en effet, à compter de 1962, le principal groupe d'ouvriers étrangers à Billancourt (comptabilisés comme tels par la Direction du personnel de l'entreprise y compris lorsqu'ils ont opté pour la nationalité française) ; ils le restent lors du très fort accroissement de l'embauche d'ouvriers étrangers entre 1966 et 1971, qui concerne la quasi-totalité des établissements de la Régie Nationale des Usines Renault et les autres constructeurs automobiles (dont Peugeot alors).

Billancourt apparaît ainsi, on le voit, comme un cadre privilégié pour étudier l'histoire des ouvriers algériens dans cet espace complexe qu'est l'usine.

L'USINE, UN ESPACE COMPLEXE ET LONGTEMPS DÉSSERTÉ PAR LES HISTORIENS

Complexe en effet, l'espace de l'usine¹² est à la fois espace de production, avec ses réglementations et ses modes d'organisation particuliers, lieu d'un travail ouvrier fortement modifié durant la période — sous le double effet, à Renault-Billancourt, d'une automatisation progressive et partielle et d'une restructuration organisationnelle symbolisée notamment par l'introduction du système dit de cotation de poste (à partir de 1959 dans les départements de montage, de 1962 à l'échelle de l'usine) — ; complexe enfin car il met au jour des motifs et des formes de mobilisations qui lui sont propres — les trois axes autour desquels j'ai conduit cette recherche.

Le nombre d'acteurs que l'espace de l'usine met en présence est un autre trait de cette complexité : la Direction (il serait d'ailleurs plus approprié de parler des Directions : celles du Personnel, des Méthodes, de la Fabrication, tant leurs orientations entrent parfois en concurrence), l'encadrement, les organisations syndicales et politiques et les ouvriers — dans certaines phases de mobilisations auxquelles les ouvriers algériens participent ou qu'ils initient à l'usine, ces deux derniers acteurs (organisations syndicales et politiques, d'une part, ouvriers, d'autre part), ne sont en effet pas strictement superposables. Pour ce qui est de Billancourt et plus largement de la RNUR (Régie Nationale des Usines Renault), le statut précisément nationalisé de l'entreprise fait surgir au premier plan un acteur supplémentaire : le gouvernement, souvent pris à parti dans une fusion avec la Direction lors de mobilisations ouvrières. Les expressions telles que "le gouvernement-patron" ou l'"Etat-patron", sont ainsi récurrentes dans les tracts notamment de la CGT, principal syndicat ouvrier de l'usine, tout particulièrement dans la première moitié des années 1950 lorsque la CGT se réinscrit dans une stratégie de classe contre classe¹³.

La grève du 12 février 1952, par exemple, est à ce titre emblématique : grève nationale "contre le fascisme et la misère", déclenchée à l'appel d'un front d'organisations syndicales et politiques (dont la CGT et, du côté algérien,

l'UDMA¹⁴ et le MTL¹⁵) en réaction à l'interdiction de la manifestation antifasciste du 10 février, elle-même commémorant les manifestations antifascistes des 9 et 12 février 1934, elle est, dans les tracts de la CGT-Renault, une grève "contre les forces de répression du gouvernement-patron" ou encore une grève "contre les Pleven-Lefauchaux"¹⁶ (alors respectivement Président du Conseil et PDG de la RNUR). D'ailleurs, tout particulièrement à Renault-Billancourt, il s'agit d'une grève dure, marquée par des affrontements aux portes de l'usine entre ouvriers (dont de nombreux Algériens) et forces de l'ordre et suivie de plusieurs centaines de licenciements, nouvelle occasion pour dénoncer la politique réactionnaire du "gouvernement-patron".

C'est donc dans cet espace complexe, réputé "usine pilote", "laboratoire social"¹⁷ tout autant que "forteresse ouvrière"¹⁸, que j'ai choisi d'étudier l'histoire des ouvriers algériens, et ce pour deux raisons majeures : l'usine, comme le travail ouvrier d'ailleurs, sont longtemps restés des "trous noirs"¹⁹ dans le champ de l'histoire²⁰. Si cette désertion est en partie démentie depuis le début des années 1990 avec, sous le versant d'une histoire politique, le développement des travaux consacrés aux grèves et aux luttes d'usine notamment dans le cadre des "années 1968"²¹ puis, sous le versant d'une histoire sociale, des travaux consacrés aux gens d'usine²², elle restait d'actualité pour ce qui est de l'histoire des étrangers et de l'immigration en France.

L'étude de la bibliographie relative aux étrangers en France dans le champ des travaux historiques et plus largement des sciences sociales, en termes de problématiques comme de terrains de recherche, montre en effet que ceux-ci sont particulièrement étudiés dans ce que l'on a coutume d'appeler le hors-travail, *via* des approches qui privilégient le plus souvent des problématiques identitaires, culturalistes et communautaires, lesquelles se sont fortement développées à partir de la première moitié des années 1980, notamment à partir de "l'affaire Talbot" où "les immigrés" ont été assimilés un "problème" dans le champ politique et médiatique²³. Dans ces approches, le référent ouvrier et avec lui l'espace de l'usine sont laissés de côté. C'est tout particulièrement le cas pour les ouvriers des anciens territoires coloniaux, tels les Algériens, dont l'histoire ouvrière restait encore à écrire, à la différence des Italiens, des Espagnols, des Russes ou encore des Polonais²⁴. L'histoire suit là le même mouvement que la sociologie : Maryse Tripier comme Stéphane Beaud et Michel Pialoux insistent en effet sur le cloisonnement qui s'instaure, à compter du début des années 1980, entre une sociologie de l'immigration qui franchit rarement la porte des usines et une sociologie ouvrière, d'ailleurs depuis lors en déclin, qui s'intéresse rarement aux ouvriers étrangers²⁵.

DÉCLOISONNER LES APPROCHES, PLURALISER LES SOURCES

J'ai conduit mon étude en cherchant précisément à décroisonner les approches pour m'inscrire dans une histoire que je qualifierai d'histoire ouvrière dans les

différents sens (professionnel, militant et politique) que revêt la catégorie *ouvrier*, ou plus précisément encore d'*histoire ouvrière d'usine*. Je me suis donc attachée à cerner la place que les ouvriers algériens occupent dans le processus de production à Billancourt ; les itinéraires professionnels qui sont les leurs, à Renault même et en amont de leur embauche dans l'entreprise ; enfin, les formes et les temps de leurs engagements militants dans l'espace de l'usine, de décembre 1950 à février 1975. En décembre 1950, la 4^e Conférence régionale des travailleurs nord-africains traite pour la première fois de revendications sociales et d'indépendance nationale ; de février 1975 date la dernière grève des OS, pour l'essentiel étrangers, contre le système de classifications professionnelles de l'entreprise qui occasionne une modification de la grille de classifications et de rémunérations.

Plusieurs types de sources et d'outils méthodologiques furent mobilisés à cet effet. Croisées avec les chiffres relatifs, d'une part, à la composition du personnel ouvrier de l'usine et, d'autre part, à l'évolution de la migration algérienne vers la métropole puis la France et de la population active en son sein, les notes et études que la Direction du Personnel de l'entreprise consacre à sa main-d'œuvre nord-africaine puis étrangère et les données chiffrées qu'elle fournit notamment aux élus du Comité d'Etablissement de Billancourt et du Comité Central d'Entreprise tout au long de la période, ont permis d'analyser les rythmes de recrutement de cette main-d'œuvre, mais également les discours que la Direction du Personnel de l'entreprise et l'encadrement développent à son endroit et les dispositifs particuliers de gestion que la première met en place, tout particulièrement dans la période coloniale. De sorte que, à la question que Jean-Yves Grenier posait, en 1995, dans un numéro spécial de la revue *Autrement* intitulé "Passés recomposés. Champs et chantiers de l'histoire" : "l'histoire quantitative est-elle encore nécessaire ?"²⁶, je répondrai qu'elle m'a parue impérative dans cette recherche, non pas simplement comme une histoire des chiffres mais en ce que la question de la mesure donne à voir les catégories et les représentations de ceux qui, précisément, produisent ces chiffres.

Deuxième type de sources et d'outils, la constitution et l'exploitation statistique d'un échantillon de près de 1.000 ouvriers algériens embauchés à Billancourt entre 1950 et 1963, à partir des registres d'embauche (qui, précisément, ont pour point de butée l'année 1963) et du fichier du personnel de l'entreprise²⁷, ont rendu possible l'analyse des trajectoires professionnelles et migratoires de ces ouvriers et ont donné plus de chair à l'étude de l'univers usinier et du travail ouvrier.

Enfin, des *corpus* de tracts et de publications syndicales et politiques, émanant pour l'essentiel des archives de l'entreprise, de ses sections syndicales ou des confédérations, ont tout particulièrement été mobilisés pour analyser les temps et les formes d'engagements des ouvriers algériens à l'usine. Le plus surprenant et le plus riche de ces *corpus* a été celui découvert dans le fonds du service des Relations de Travail de la Direction du personnel de l'entreprise, qui comprend près de 46 dossiers d'environ 500 documents chacun, soit près de 20.000 tracts, bulletins et journaux militants des différentes organisations intervenant dans l'usine ou à sa

porte, ainsi que des rapports de surveillance des meetings, réunions ou incidents ayant eu lieu à Billancourt, répertoriés chronologiquement de 1952 à 1970 — vraisemblablement dans une visée à la fois de surveillance et de prévention des conflits. La confrontation de ces sources écrites aux entretiens conduits auprès de 11 ouvriers algériens de Billancourt et militants syndicaux et politiques algériens et français, fut riche d'enseignements.

QUATRE CONCLUSIONS FACE À QUATRE IDÉES REÇUES

Rythme et phases de recrutement, travail ouvrier et trajectoires ouvrières, temps et formes de l'engagement des ouvriers algériens à Renault-Billancourt, les trois axes structurant cette étude ont en effet permis d'aboutir à plusieurs conclusions qui battent en brèche nombre de stéréotypes et d'idées reçues.

— En premier lieu, sur le plan du processus de production, le recrutement de cette main-d'œuvre coloniale puis étrangère est apparu, au terme de la recherche, comme l'une des pièces maîtresses de la rationalisation du dispositif productif dans les deux phases successives de production en très grande série (200.000 voitures particulières en 1955, à un rythme de 600 véhicules par jour en avril 1955) puis de production de masse (1.300.000 voitures particulières en 1973, soit quotidiennement plus d'un millier de véhicules) qui caractérisent les années 1950-1973 à Renault-Billancourt. Cette conclusion bat en brèche les thèses qui se sont développées dès les années 1970 dans la suite des travaux par exemple de l'UIMM (Union des Industries Métallurgiques et Minières), notamment avec le rapport qu'un groupe d'étude, animé par Bernard Vernier-Palliez, alors PDG de la Saviem, consacre au *Problème des OS* en novembre 1971²⁸, thèses relayées par les pouvoirs publics au début des années 1980, plus particulièrement à partir de "l'affaire Talbot" en 1982-1983, qui assimilent le recours à la main-d'œuvre étrangère, taxée de "fruste" ou d'"inadaptée", à un frein à la modernisation de l'appareil productif²⁹. Pour preuve, Bernard Vernier-Palliez lui-même avançait, en 1957, alors qu'il était secrétaire général de la RNUR, que "le recours à la main-d'œuvre immigrée coûte moins cher que l'automatisation"³⁰. Ce recours accru à une main-d'œuvre d'abord coloniale puis plus largement étrangère, assignée à un statut d'OS et ce faisant destinée à le rester, a été un choix, structurel, opéré par l'entreprise pour accentuer sa capacité de production, dans une phase de parcellisation des tâches et de déqualification du travail ouvrier, choix dont le nouvel accroissement de la proportion d'OS au sein du personnel ouvrier entre 1968 et 1971 à Billancourt prouve qu'il perdure.

L'étude des trajectoires professionnelles des ouvriers de l'échantillon renforce cette conclusion. Elle montre en effet que la stagnation professionnelle des ouvriers algériens est l'effet de la politique de gestion du personnel de l'entreprise qui ne prend en compte ni l'expérience

professionnelle, ni le bagage de formation de ces ouvriers dont beaucoup ont déjà travaillé dans l'automobile, pas plus qu'elle ne développe de dispositifs de formation (pour ceux qui ne sont pas formés) ou de promotion (pour ceux qui le sont). Les ouvriers algériens sont cantonnés à des postes d'OS et, en outre, systématiquement affectés aux secteurs les plus pénibles de la production (les presses et la fonderie notamment), dans un processus que j'ai qualifié, au moins jusqu'au début des années 1960, de gestion coloniale de la main-d'œuvre algérienne — au-delà, je parlerai plus volontiers d'une gestion différenciée de la main-d'œuvre étrangère, qui s'applique à la fois aux ouvriers algériens, marocains et portugais. La réputation de laboratoire social de Billancourt est ce faisant à fortement nuancer, tout comme l'absence de qualification ou d'expérience professionnelles des Algériens.

— La seconde conclusion à laquelle cette étude des trajectoires a permis d'aboutir est le caractère inopérant de la métaphore de la noria entre la France et l'Algérie, déjà remise en cause par Geneviève Massard-Guilbaud pour la période de l'entre-deux guerres dans la thèse qu'elle a consacrée aux *Algériens à Lyon de la Grande guerre au Front populaire*³¹. La durée d'emploi de ces ouvriers s'allonge : 15,4 % d'entre eux, embauchés dès le début des années 1950, y font des carrières de plus de 10 ans. Cette étude des trajectoires, migratoires et ouvrières, permet ainsi de rompre avec ce qu'Abdelmalek Sayad nomme "l'image éternisée de l'immigration"³². Plus largement, elle nuance, d'une part, la distinction couramment admise entre immigration dite de travail et immigration dite de peuplement et, d'autre part, l'idée d'une indépendance de l'Algérie synonyme de retours massifs des émigrés.

— En termes d'engagements militants enfin, l'analyse de deux temps d'actions collectives auxquelles les ouvriers algériens participent ou qu'ils initient à l'usine : les mobilisations sur la question algérienne puis la lutte de libération nationale algérienne de 1950 à 1962, d'une part, et les grèves de mai-juin 1968 et de la première moitié des années 1970, d'autre part, a fait apparaître ce que j'ai proposé d'appeler une *séquentialité* des luttes³³. Les modes d'organisation et de regroupement, les thèmes de mobilisation et les rapports des ouvriers algériens avec les organisations ouvrières françaises, syndicales et politiques, revêtent en effet des formes distinctes et circonstanciées au cours de la période.

L'étude de la séquence de la lutte de libération nationale qui marque, de l'avis de tous les interviewés (algériens comme français), une rupture entre les ouvriers algériens et les organisations ouvrières, tout particulièrement le PCF, et une prise de distance d'avec la CGT à compter du vote des Pouvoirs spéciaux en mars 1956, a fait apparaître que cette lutte revêt à Billancourt des formes particulières. Un noyau clandestin du FLN (Front de Libération Nationale) s'y forme notamment, sous le paravent de la Commission nord-africaine de la CGT, s'ajoutant à la structuration de l'appareil clandestin du FLN en métropole qui prend appui sur les quartiers d'habitation³⁴. Dans le cas précis de Renault-Billancourt, l'usine n'est donc pas seulement une couverture pour des militants dont les activités clandestines se dérouleraient ailleurs mais à proprement parler un lieu de la lutte de libération, où les ouvriers algériens forment une entité

militante propre, structurée par le mot d'ordre d'indépendance, là où le PCF, la CGT puis la CFTC et FO se mobilisent, quant à eux, pour la paix en Algérie. Dans le champ plus large de l'histoire du mouvement ouvrier, cette conclusion amène à nuancer l'engagement du PCF pour *l'indépendance* de l'Algérie, à la différence de ce que l'on pouvait encore lire dans la presse française lors des derniers débats sur la torture pendant la guerre d'Algérie. De même, dans le champ plus large de l'histoire de la lutte de libération algérienne, cette structuration d'une entité militante algérienne, active à Renault-Billancourt sous la forme de grèves et d'une organisation interne à l'usine, bat en brèche la vision, particulièrement mise en avant par l'histoire algérienne officielle, d'une émigration seulement bonne à récolter des fonds pour une lutte qui aurait eu pour terrain quasi-exclusif l'Algérie.

— Cette structuration militante propre aux ouvriers algériens cesse avec l'indépendance. Les thèmes de mobilisation ont, en 1968 et plus encore en 1973 et 1975, trait au statut d'OS et à l'organisation du travail proprement dite, et ne sont plus le fait des seuls ouvriers algériens mais plus largement des ouvriers étrangers — algériens, espagnols, portugais et marocains à Renault-Billancourt. La "plate-forme des immigrés" que certains d'entre eux y rédigent en mai 1968, et dont la CGT (qui dirige le Comité de grève) refuse qu'elle soit transmise à l'ensemble des grévistes, comme les grèves d'ateliers des OS des presses en février 1973, mars-avril 1973 puis février 1975, conduites à distance des syndicats, sur le mot d'ordre "à travail égal, salaire égal", marquent à la fois une coupure entre ouvriers et syndicats, une autonomie ouvrière face à l'institutionnalisation des organisations syndicales qui reproduisent de fait la division entre OS et OP, une nationalisation du mouvement ouvrier enfin³⁵. Elles contrecarrent l'idée, tenace, d'une extériorité des ouvriers étrangers aux grèves ouvrières, notamment en 1968. Mobilisations à l'usine et hors-travail se disjoignent dès lors, les secondes étant caractérisées dans cette séquence par un vis-à-vis avec le gouvernement sur la question des titres de séjour et du logement, dont attestent la lutte contre les circulaires Marcellin-Fontanet en 1972-1973 d'une part, et la grève des foyers Sonacotra de 1974 à 1979, d'autre part — dont on ne trouve aucune trace ni répercussion dans l'espace de l'usine.

Ces grèves d'ateliers à Billancourt entre 1973 et 1975, si elles sont le fait d'ouvriers étrangers, à la différence de ce qu'il en est à l'usine Renault du Mans en 1971, ne s'inscrivent pas pour autant dans une histoire des "luttes de l'immigration"³⁶ — les mots d'ordre des grévistes le prouvent, tout entiers centrés sur le travail — mais dans une double remise en cause qui caractérise plus largement les mobilisations ouvrières dans l'industrie automobile européenne durant cette période : remise en cause des modes d'organisation du travail fondés sur une division extrême des tâches et des salaires, d'une part, et remise en cause du primat des organisations syndicales, d'autre part.

Cette séquence européenne de mobilisations³⁷ d'où l'on peut dater ce que l'on a coutume d'appeler aujourd'hui la "crise du syndicalisme", constitue une des pistes, comparatives, à laquelle ouvre cette recherche. L'étude des formes de mobilisation des ouvriers étrangers hors travail durant cette période en est une autre, qui peut permettre d'interroger la notion de luttes ou de

mouvement de l'immigration. Peut-on en effet parler d'un tel mouvement, comme l'on a d'ailleurs parlé d'un mouvement ouvrier, avec l'univocité et la continuité que ces notions sous-entendent, lorsque déjà les mobilisations d'usine des années 1970 échappent à cette catégorisation ? C'est là une autre des pistes de réflexion auxquelles ouvre cette recherche.

NOTES

1. Entretien avec D.D., ouvrier sur chaîne puis manutentionnaire aux usines Renault de Billancourt de 1968 à 1992, Montreuil-sous-Bois, 25 mai 1999.
2. Cf. Laure Pitti, *Ouvriers algériens à Renault-Billancourt de la guerre d'Algérie aux grèves d'OS des années 1970. Contribution à l'histoire sociale et politique des ouvriers étrangers en France*, doctorat d'histoire, sous la direction de René Gallissot, Université Paris 8, décembre 2002. Pour la présentation de mes interlocuteurs et de la méthodologie d'entretien, cf. *idem*, pp. 343-347.
- Je tiens à remercier Judith Hayem pour sa lecture et ses remarques.
3. Moses I. Finley, *Mythe, mémoire et histoire*, Paris, Flammarion, 1981.
4. Cf. Marc Bloch, *Apologie pour l'histoire ou métier d'historien*, Paris, Albin Michel, 1993 (1949), lequel insiste quant à lui sur le *choix* nécessaire à tout travail d'historien.
5. Moses I. Finley, *op. cit.*, p. 12.
6. Marc Bloch, *op. cit.*, p. 81.
7. Gérard Noiriel, *Longwy, immigrés et prolétaires, 1880-1980*, Paris, PUF, 1984.
8. Nicolas Hatzfeld, *Organiser, produire, éprouver. Histoire et présent de l'usine de Carrosserie de Peugeot à Sochaux, 1948-1996*, doctorat d'histoire, sous la direction de Patrick Fridenson, EHESS, 2000, publiée sous le titre *Les gens d'usine. 50 ans d'histoire à Peugeot-Sochaux*, Paris, Editions de l'Atelier/Editions ouvrières, 2002.
9. *Idem*, pp. 174-177.
10. Cf. notamment les statistiques émanant du "Contrôle social de la Main-d'œuvre nord-africaine" dépendant de la Direction de la Main-d'œuvre du Ministère du Travail.
11. Expression que j'emprunte à Patrick Fridenson, "La bataille de la 4 C.V. Renault", *L'histoire*, février 1979, pp. 33-40.
12. Cf. le numéro du *Mouvement social* qui porte ce titre, n° 125, octobre-décembre 1983.
13. Cf. Laure Pitti, "La CGT et les Algériens en France métropolitaine durant les années 1950 : une décennie de tournants", communication au colloque *La CGT dans les années 1950*, Centre d'histoire du XXe siècle-Université Paris 1 / Institut CGT d'histoire sociale, Montreuil, 20-21 novembre 2003.
14. Union Démocratique du Manifeste Algérien, dirigée par Ferhat Abbas.
15. Mouvement pour le Triomphe des Libertés Démocratiques, dirigé par Messali Hadj.
16. CGT, Syndicat des Travailleurs de la Régie Renault, *Magnifique 12 février contre le fascisme et la misère. Unis dans la lutte, les travailleurs sont les plus forts. En avant tous ensemble pour les 15 % et l'échelle mobile*, tract, 18 février 1952, 2 p., pp. 1-2, source : Archives Renault, classement SGA, service 07.16 - Relations de Travail, dossier n° 119, chemise février 1952.
17. Cf. notamment Pierre Dreyfus, *Une nationalisation réussie : Renault*, Paris, Fayard, 1981 (1977), pp. 51-52.
18. Jacques Frémontier, *La forteresse ouvrière - Renault*, Paris, Fayard, 1971.
19. Michelle Perrot, "De la manufacture à l'usine en miettes", *Le Mouvement social*, n° 125, *op. cit.*, pp. 3-12, p. 3.
20. Cf. Christian Chevandier, Michel Pigenet, "L'histoire du travail à l'époque contemporaine, clichés tenaces et nouveaux regards", *Le Mouvement social*, n° 200, juillet-septembre 2002, pp. 163-169.

21. Cf. notamment Geneviève Dreyfus-Armand, Robert Frank, Marie-Françoise Lévy, Michelle Zancarini-Fournel (eds), *Les Années 68. Le temps de la contestation*, Bruxelles, Editions Complexe, 2000 et Xavier Vigna, *Actions ouvrières et politiques à l'usine en France dans les années 68*, doctorat d'histoire, sous la direction de Michelle Zancarini-Fournel, Université Paris 8, décembre 2003.
22. Pour reprendre le titre de l'ouvrage de Nicolas Hatzfeld, *op. cit.*
23. Cf. France Thépaut, "L'affaire Talbot", *Presse et Immigrés en France*, revue du CIEM (Centre d'Information et d'Etudes sur les Migrations), n° 113, décembre 1983, pp. 7-16.
24. Cf. notamment Edgardo Bilsky, "Mobilité professionnelle et intégration : les Italiens et les Espagnols dans les usines Renault (1939-1946)" in Pierre Milza, Denis Peschanski (eds), *Italiens et Espagnols en France, 1938-1946*, Paris, IHTP (Institut d'Histoire du Temps Présent), 1991, pp. 327-341 ; Olivier Le Guillou, *Des émigrés russes ouvriers aux usines Renault de Boulogne-Billancourt en 1926 : étude du fichier du personnel*, maîtrise d'histoire, sous la direction de Pierre Milza, Antoine Prost et Jean-Louis Robert, Université Paris I, 1988 ; Gérard Noiriel, *op. cit.* et Janine Ponty, *Polonais méconnus. Histoire des travailleurs immigrés en France dans l'entre-deux-guerres*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1988.
25. Cf. Stéphane Beaud, Michel Pialoux, *Retour sur la condition ouvrière. Enquête aux usines Peugeot de Sochaux-Montbéliard*, Paris, Fayard, 1999, p. 9 et Maryse Tripier, *L'immigration dans la classe ouvrière en France*, Paris, CIEMI (Centre d'Information et d'Etudes sur les Migrations)/L'Harmattan, 1990, pp. 131-132.
26. Jean-Yves Grenier, "L'histoire quantitative est-elle encore nécessaire ?", *Autrement*, n° 150-151, intitulé "Passés recomposés. Champs et chantiers de l'histoire", janvier 1995, pp. 173-183.
27. Le terme fichier du personnel est cependant à entendre dans son sens générique ; il serait en effet plus approprié de parler des fichiers du personnel tant cette source est complexe et hétérogène pour la période que j'ai étudiée. Retracer les carrières à Renault et, plus largement, les trajectoires professionnelles et migratoires des ouvriers de l'échantillon m'a en effet amenée à consulter quatre fichiers différents.
28. UIMM (Union des Industries Métallurgiques et Minières), *Le problème des OS*, rapport du groupe d'étude patronal, novembre 1971, 25 p.
29. *Idem*, pp. 21-22 et Gérard Noiriel, *Le creuset français. Histoire de l'immigration XIXe-XXe siècle*, Paris, Le Seuil, collection Points Histoire, 1988, p. 315.
30. Cité par Jean-Louis Loubet, *Citroën, Peugeot, Renault et les autres. Soixante ans de stratégies*, Paris, Le Monde Editions, 1995, p. 57.
31. Geneviève Massard-Guilbaud, *Des Algériens à Lyon, de la Grande Guerre au Front Populaire*, doctorat d'histoire, sous la direction d'Yves Lequin, Université Lyon II, 1989, publiée sous le même titre, Paris, L'Harmattan, 1995.
32. Abdelmalek Sayad, "Les trois âges de l'émigration", *Actes de la Recherche en sciences sociales*, n° 15, juin 1977, pp. 59-79, p. 58.
33. J'emprunte cette catégorie à l'anthropologue Sylvain Lévy, cf. *Anthropologie du nom*, Paris, Seuil, 1996, p. 154.
34. Cf. Benjamin Stora, *Histoire politique de l'immigration algérienne en France (1922-1962)*, doctorat d'Etat en histoire, sous la direction de Charles-Robert Ageron, Université Paris XII, 1991, pp. 617-618.
35. Pour reprendre l'expression de René Gallissot, cf. René Gallissot, Nadir Boumazza, Ghislaine Clément, *Ces migrants qui font le prolétariat*, Paris, Méridiens Klincksieck, 1994, p. 19.
36. Cf. Mogniss H. Abdallah, *J'y suis, j'y reste ! Les luttes de l'immigration en France depuis les années 1960*, Paris, Editions Reflex, 2000 et Michelle Zancarini-Fournel, "La question immigrée après 1968", *Plein droit*, n° 53-54, juin 2002, pp. 3-7.
37. Dont les travaux de Michel Freyssenet (*La division capitaliste du travail*, Paris, Savelli, 1977), de Karl-Heinz Roth (*L'autre mouvement ouvrier en Allemagne, 1945-1978*, Paris, Christian Bourgeois éditeur, 1979) notamment et plus récemment l'étude des grèves de 1969 à 1973 en Allemagne, conduite par Delphine Corteel dans le cadre de sa thèse ("*Ouvrier et usine*" dans *L'Allemagne contemporaine*, doctorat d'anthropologie, sous la direction de Sylvain Lévy, Université Paris 8, décembre 2002), sont autant de marques.