

Revue des livres

Grève chez General Motors, Henry Kraus (Les Editions Ouvrières).

Voici un témoignage utile et très intéressant sur le mouvement ouvrier américain en 1937. Il s'agit de l'histoire d'une grève à la General Motors, la puissante compagnie américaine d'autos. On aurait pu aussi bien lui donner ces autres titres : Les occupations d'usines d'autos en 1937 ou la fondation du grand syndicat américain de l'auto, l'U.A.W., presque aussi connu dans le monde entier sous ses initiales que l'A.F.L. ou le C.I.O., les Centrales syndicales américaines.

Déjà dix-sept ans depuis cette grève, plus exactement ces grèves. Mais le problème n'a pas vieilli. Le souvenir des occupations d'usines dans l'Italie de 1920, celui du mouvement français de juin 1936 continuent à flotter dans l'air. Un lien existe-t-il entre ces mouvements de grèves sur le tas ? Probablement, certainement. Aucun de ces mouvements cependant ne se réfère au précédent. Chacun d'eux paraît inventer cette forme de grève et l'adapter à ses conditions propres. En fait, chacun puise à un fonds commun d'expérience ouvrière que les métallurgistes de Turin furent les premiers à constituer.

Une note liminaire des éditeurs prévient que l'auteur, Henry Kraus, appartient au groupe de dirigeants syndicaux animés de sympathies communistes que renversèrent Walter Reuther et ses amis en 1947. Certains de ses jugements, certaines de ses perspectives se ressentent de ces sympathies. C'est fatal. Cependant on souhaiterait rencontrer beaucoup de communistes ou de sympathisants communistes du calibre de Kraus, ayant même sens ouvrier et même compréhension des conditions de la lutte ouvrière. Aussi parlant de camarades de combat, adversaires de tendance, parler comme Kraus parle des trois frères Reuther.

Ce tableau des 44 jours de grève sur le tas dans diverses usines de General Motors à Flint en janvier-février 1937 est tout simplement passionnant. Il débute par un récit de la délicate et laborieuse préparation de ce mouvement. La jeune Union de l'auto envoie un de ses militants, Mortimer, étudier la situation à Flint, cœur et centre nerveux de la grande compagnie, afin de reconnaître d'où pourrait partir le premier élan de grève. Mortimer, dès son arrivée, est pris sous la surveillance de la police officielle, mais en dépouillant les archives syndicales — le syndicat de Flint compte 100 adhérents pour 40.000 ouvriers — il flaire la présence d'autres mouchards, syndiqués ceux-là, embrouillant, empêchant tout travail d'organisation ; un journal syndical à distribuer aux portes des usines est jeté dans divers coins. D'où la nécessité, vite reconnue, d'agir à l'insu de la plupart

des membres actuels du syndicat et de rassembler clandestinement de nouveaux éléments. Ce qui provoquera une plainte des premiers. Mortimer quittera Flint pour « sauvegarder la paix dans la famille » des dirigeants de l'U.A.W. Il sera relevé par Bob Travis, qui continuera sa difficile tâche.

Difficile mais urgente, car l'exploitation était si lourde que l'on a pu dire que c'est la cadence imposée au travail qui organisa Flint.

Le comité stratégique de l'U.A.W. a décidé de porter son effort sur General Motors, négligeant provisoirement Ford et Chrysler et tablant sur un désaccord entre les trois grands constructeurs d'autos. Une fois General Motors vaincue, ce sera le tour des deux autres colosses. Bob Travis continuera avec ténacité le travail de préparation des esprits. Bientôt de premiers mouvements ont rendu confiance aux ouvriers, à Fisher I notamment, mais il ne faut pas qu'une usine soit trop en avance sur les autres. Il faut faire patienter les uns et pousser l'organisation, particulièrement chez Chevrolet et chez Buick. Tous ces préparatifs sont racontés par Kraus avec une précision passionnée et passionnante. De même que le déclenchement de l'action à Fisher I et à Fisher II. Ce sera ensuite la longue occupation de 44 jours. Nous avons connu ici des grèves violentes ; il n'y en eut guère d'aussi ardentes où les ouvriers firent preuve d'autant de courage. Curieux pays, où l'on mène la guerre de classes en se refusant aux déclarations idéologiques.

Du côté patronal, un orgueil sans limite. La General Motors — avec la direction financière des Du Pont — mènera impitoyablement la guerre d'usure. 17 usines sur 60 seront en grève et la plupart des autres devront fermer. Elle se refusera à toute discussion d'un contrat collectif reconnaissant l'U.A.W.

Elle fera jouer à sa place les officiels, presque tous à sa dévotion, administrateurs municipaux, police, magistrats. Elle transformera ses contremaîtres en un corps de nervis. Elle soutiendra des associations pour ruiner le moral des familles des ouvriers faisant la grève sur le tas.

Les grévistes se défendent et organisent remarquablement leur défense. Pour bien montrer leur force de résistance, l'U.A.W. lance dans l'action Chevrolet 4, la fabrique de moteurs qui travaillait encore.

General Motors tient toujours. Pourtant elle est gravement touchée. Tandis que Ford sort 28.000 voitures dans la semaine, Chrysler 25.000, G.M. n'en sort que 1.500, elle qui était jadis en tête.

Chrysler annonce une augmentation de salaires de 10 %. C'est le coup de grâce.

Néanmoins General Motors continuera à faire traîner les pourparlers. Le président Roosevelt gardera une neutralité olympienne. Le gouverneur démocrate Murphy, récemment élu, grâce aux voix ouvrières, s'épuisera à jouer un rôle de conciliateur. Rôle

en définitive favorable aux grévistes puisqu'il ne leur est pas hostile. Il ne fait pas de bien, mais il ne fait pas le mal qu'un autre aurait pu faire.

Enfin General Motors devra signer une convention pour six mois et limitée aux seules usines ayant fait grève. Les combattants sur le tas ne vont-ils pas trouver le résultat dérisoire ? Non. Ils jugent que la lutte continuera le lendemain à l'usine et que, grâce au syndicat, l'atmosphère au travail sera changée partout. Après un instant d'hésitation, c'est une explosion de joie dans Flint et dans toutes les usines d'autos.

Le puissant syndicat américain de l'auto est né vraiment dans cette lutte de 1937. Aujourd'hui, où il est si puissant, s'en souvient-il toujours ?

Le livre de Kraus a paru aux Etats-Unis voilà déjà pas mal d'années. Il vient donc tardivement à la connaissance du public français. Estimons-nous heureux qu'il le soit enfin. Il peut être utile non seulement aux historiens, mais aux militants ouvriers, à tous, mais particulièrement à ceux des fabriques d'autos. Les historiens y trouveront un témoignage vivant des rapports entre ouvriers et patrons dans les usines d'Amérique en 1937. Les militants y verront comment et par quelles luttes les ouvriers américains de l'auto ont réussi à former leur puissant syndicat. Ils y puiseront peut-être un exemple.

Pierre MONATTE.

★★

Une déclaration liminaire s'impose. Ni le volume de la revue... ni mes loisirs ne me permettent de procéder à une analyse digne de ce nom des ouvrages dont je tiens cependant à annoncer la parution. La brièveté de mes présentations — dont je m'excuse auprès des auteurs — ne saurait donc, en aucun cas, être interprétée défavorablement.

Le Parti socialiste suédois - Son organisation, par R. Fusilier. Préface de Guy Mollet. Les Editions Ouvrières, 372 pages, 900 fr.

La structure interne des partis politiques est mal connue. Sa description nécessite le dépouillement de toute une documentation d'accès difficile. C'est dire tout l'intérêt que peut présenter une étude comme celle à laquelle s'est livré R. Fusilier pour un des partis socialistes les plus importants.

L'ouvrage se présente de plus comme un travail scientifique, solidement charpenté, d'une grande clarté d'exposition, nourri de statistiques, de cartes, de graphiques, de références. Et c'est une deuxième raison d'en recommander la lecture.

L'auteur étudie successivement l'historique du parti, sa clientèle : membres, électeurs et élus, la structure de l'organisation, les groupements parallèles : Confédération générale des syndicats, Union de la jeunesse socialiste, Union des femmes, Union des socialistes chrétiens, étudiants, enfants. Une traduction des statuts donnée en annexe et une indication des sources complètent le volume.