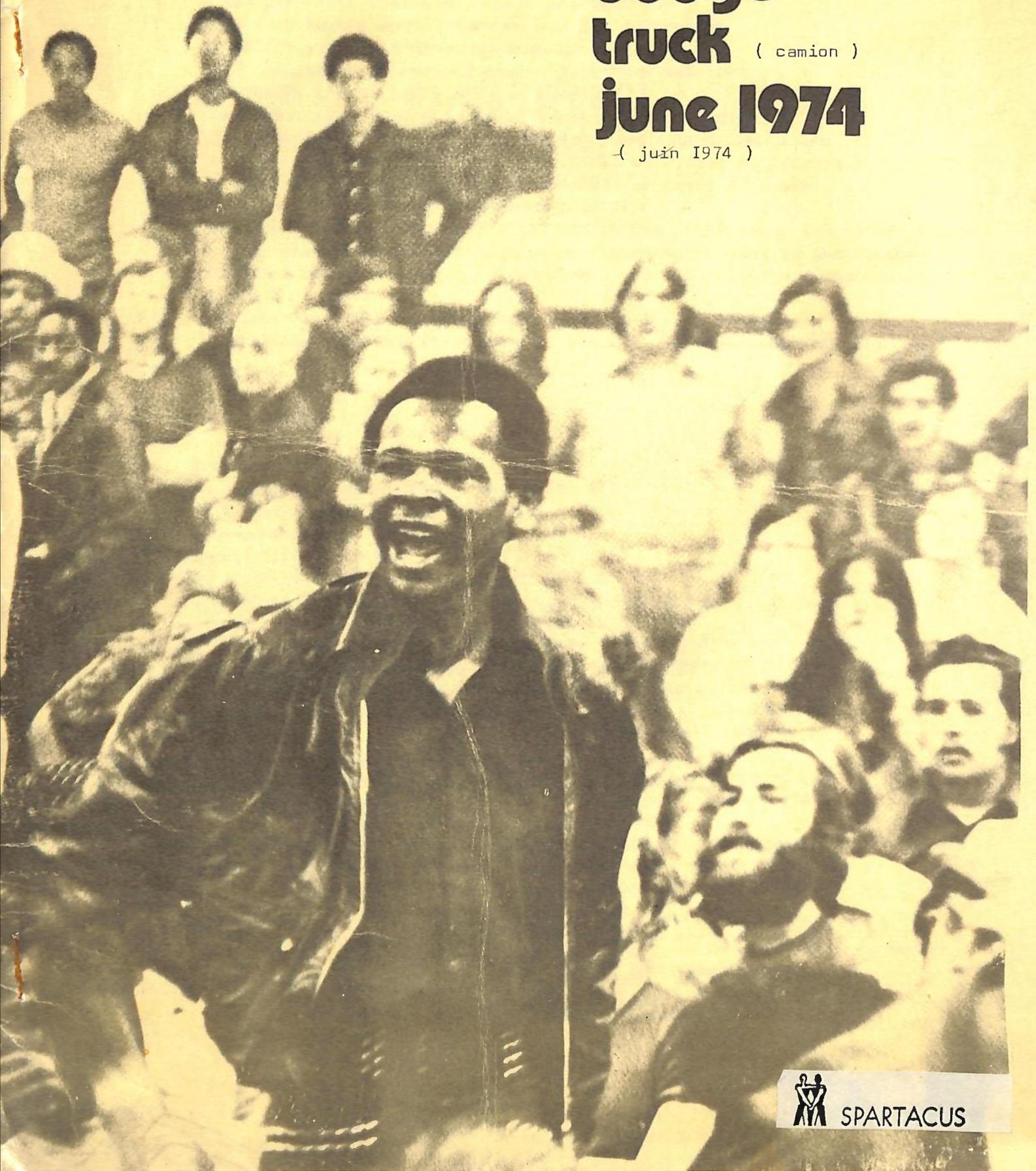


GREVE SAUVAGE

dodge
truck (camion)

june 1974

(juin 1974)



SPARTACUS

SPARTACUS

CAHIERS MENSUELS

5, rue Ste-Croix de la
Bretonnerie. Paris (IV^e)

Ceux qui ont coopéré à la préparation de cette brochure ont lu diverses publications pour analyser les problèmes posés par la grève et élargir leur compréhension de la situation . Ce qui suit est la liste de ce matériel et où on peut l'obtenir :

Guy Debord , La société du spectacle , ed. Champ Libre
Fredy Perlman , Reproduction of daily life, Black and Red
Box 9546 Detroit Mi 48202 - USA

Ken Weller , The Lordstown Strike , London Solidarity ,
123 Lathom Road London E 6

John Zerzan , La révolte contre le travail , Echanges,
BP 241 - 75866 Paris Cedex 18

G. Munis - Les syndicats contre la révolution-
Le Terrain vague et G Munis - Paris -

Emma Rothchild , Paradise Lost: Decline and fall of the
Auto Industrial Age .

INTRODUCTION

Ceux d'entre nous qui ont coopéré à la publication de cette brochure l'ont fait parce que la grève sauvage à l'usine de camions Chrysler du 11 au 14 juin 1974 nous a mis les nerfs à fleur de peau . Deux d'entre nous avaient fait l'expérience du travail à l'usine et les autres avaient entendu depuis des années parler de ce qui s'y passait par des amis . Quand il fut suggéré de publier quelque chose sur la grève , nous avons tous répondu d'accord avec enthousiasme .

Nous étions tous très emballés par la décision collective de milliers d'ouvriers de rejeter l'autorité du travail salarié quotidien et , même pour quatre jours , de dire non aux impératifs de la sonnerie , de la chaîne de montage, des dirigeants , des bureaucrates syndicaux , des juges et des flics . Dans une société où l'activité quotidienne sert tant les intérêts des autres et si peu les nôtres , les efforts de tant de gens pour reprendre un contrôle de leurs vies , même une si courte période de temps paraissent dignes d'être écrits, en accordant à l'événement toute la considération qu'elle mérite et en tirant les conclusions comme nous les avons vues.

Par cette publication , nous n'avons pas l'intention de perpétuer le processus par lequel des "personnages autorisés " ou des "experts " disent aux autres en quoi consiste la réalité . C'est fait quotidiennement par les médias et les livres pour que nous restions dans la situation d'observateurs passifs de nos vies alors que les riches , les célébrités et les vedettes du pop nous sont montrés comme des gens "importants" et les acteurs réels de l'histoire , les créateurs des événements

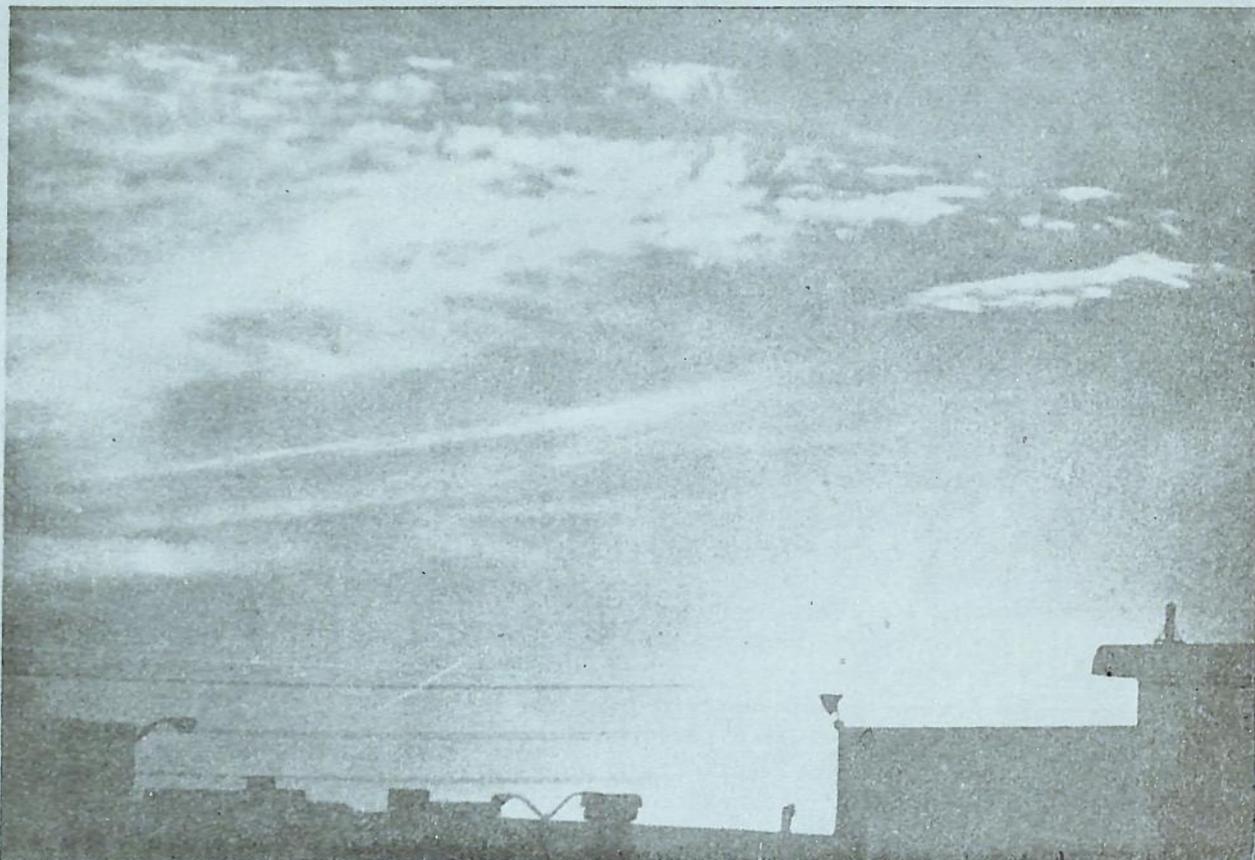
Cette fois-ci , c'était différent. Les événements étaient modelés et déterminés par ceux qui habituellement étaient seulement des spectateurs . Le principal auteur de cette brochure a enregistré et photographié les événements comme ils sont arrivés , à lui et à d'autres durant ces quatre jours . Les autres d'entre nous étaient intéressés par la grève sauvage et avaient lu divers textes sur le rôle des syndicats . Nous avons discuté et finalement écrit ce que tu as maintenant entre les mains.

Nous ne sommes pas un groupe "politique" . Nous n'essayons pas d'organiser quiconque en un parti politique ou un "mouvement " . Nous n'essayons pas d'exhorter les autres à un plus grand niveau d'activité . Nous , 2 ouvriers de l'automobile , 1 imprimeur , 1 étudiant , 1 camionneur , 1 secrétaire et 2 chômeurs nous ne désirons qu'une chose : faire de nos vies la même chose que les grévistes de Dodge Truck ont fait avec leur vie : nous libérer nous-mêmes de la tyrannie du travail, cesser d'être contraints de vendre notre force de travail à d'autres, empêcher les autres d'avoir un contrôle sur notre propre vie .

Mais quatre jours, ce n'est pas le bout du monde . C'est seulement pour nous mettre en appétit vers ce qui est possible . Ce qui peut être fait pendant quatre jours peut être fait pour toujours . Nous voulons vivre nos vies pour nous mêmes .

Nous sommes Millard Berry , Ralph Franklin , Alan Franklin , Cathy Kauflin ,
Marylin Werbe , Richard Wiaske , Peter Werbe .

LE DÉBUT

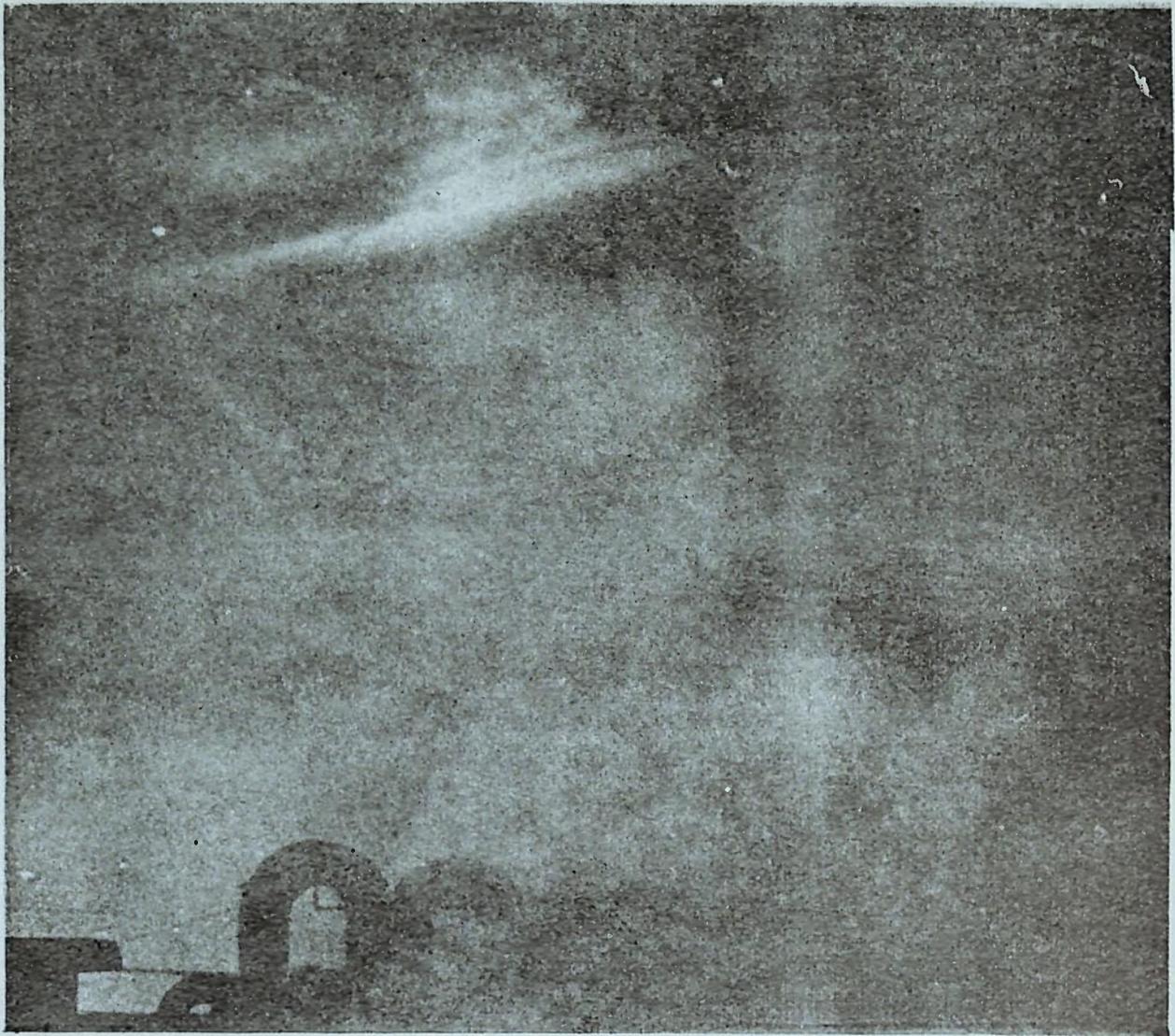


Les camions commençaient à avancer sur la chaîne à l'aube du Vendredi 14 juin comme si c'était un jour normal de production à l'usine de camions Dodge de Warren (Ohio) . Pourtant , ce n'était pas un jour comme les autres , pas un jour normal . Pour les sept équipes précédentes , la normale avait été : pas de production et cela avait été naturel et tout à fait inévitable . Les 6.000 ouvriers de l'usine de camions avaient débrayé dès le lundi après midi et cela se terminait seulement maintenant .

L'aube grise se leva sur une scène étrange devant l'usine ce matin là, vestiges du soulèvement qui venait de se terminer : groupes épars de policiers en tenue anti-émeutes , paniers à salade et sur le parking de l'usine , un camion Dodge à ridelles transportant plusieurs policiers et un juge en robe noire . 10 personnes étaient en prison , à la suite des 20 qui avaient été arrêtées la veille . Les arrestations couronnaient l'effort conjoint de Chrysler, du tribunal , de la police et de tous les échelons de la hiérarchie syndicale pour briser la grève sauvage . Ils y parvinrent finalement le vendredi matin .

Personne ne s'attendait vraiment à ce que la grève éclate , tant qu'elle n'était pas là , comme si chacun était surpris d'apprendre que tous les autres pensaient la même chose que lui . Des ouvriers de l'équipe de jour , encore endormis , furent coincés dans un embouteillage Mound Road devant l'usine le mardi matin et durent attendre que la circulation se rétablisse . Il fut bientôt évident qu'aucune voiture n'entraît sur le parking et des cris parcoururent la file bloquée : " Grève . Nous sommes en grève . "

Massé aux grilles , un piquet de quelque 200 ouvriers tournait devant l'entrée et courait le long de la file des voitures arrêtées pour distribuer des tracts faits à la va vite .



" Cette nuit ," disait le tract , " Chrysler a vidé 4 ouvriers de la 2eme équipe du 9110 (atelier de tôlerie dont le délégué Steve Smith. Nous sommes sortis et nous avons fermé l'usine. Chrysler dit que nous risquons nos places . Mais il vient un moment où il faut commencer à riposter ..."

"...Il y a dix jours , le 31 mai environ 100 ouvriers du 9110 décidèrent que ce serait une erreur d'aller travailler. Bien qu'on n'a pas fait fermer l'usine , on a fait perdre beaucoup de production à Chrysler ."

Cet incident , on était écoeuré des conditions de travail, avait provoqué une menace de sanctions de la part de Chrysler , menace qui provoqua , à son tour , une brève fermeture de l'atelier de tôlerie quand 50 ouvriers s'entassèrent dans le bureau des relations sociales et firent reculer la direction . La même chose s'était produite avec l'équipe de jour , mais Chrysler avait décidé , à contre coeur , d'attendre jusqu'au lundi suivant avant de prendre les sanctions à l'égard de ceux qui avaient participé au débrayage; c'est à dire jusqu'au retour des permanents locaux de l'UAW de leur congrès de Los Angeles . La direction était persuadée que le syndicat pourrait calmer toute la colère qui pourrait éclater alors .

Mais leur assurance était plutôt mal placée , car lorsque 4 ouvriers furent vidés cette après midi là , la réponse collective fut immédiate et réellement unanime . En une heure , tout l'usine fut arrêtée par un débrayage spontané . Ce soir là , les travailleurs en révolte se rassemblèrent dans les locaux du syndicat et votèrent très largement la grève dans toute l'usine . C'était un coup d'audace mais qui fut soutenu à 100% le mardi matin quand l'équipe de jour arriva .

Les trois jours qui suivirent le débrayage initial explosa dans une avalanche de réunions , d'initiatives aux piquets , de rage et de joie . Des gens que nous croisions chaque jour sans les connaître devenaient soudain des intimes et nous ressentions notre propre force et notre détermination presque pour la première fois .

Les yeux , jadis tristes , se mettaient à briller , les rouspétances faisaient place aux rires , et les contraintes de la soumission se transformaient en résistance totale .

Quel contraste avec le travail . La chaîne sans fin nous met les nerfs à vif jusqu'à ce que nous puissions à peine nous supporter nous mêmes , sans parler des autres . L'équipe de jour et l'équipe de nuit s'accusent mutuellement de n'importe quoi , à moins que les anciens puissent mettre ça sur le dos des "jeunes irresponsables " ou bien si les jeunes travailleurs peuvent mettre ça au compte des privilèges de l'ancienneté . Les Noirs et les Blancs échangent des regards hostiles . La tension bouillonne juste sous la surface justement parce qu'elle ne peut s'extérioriser nulle part et parce que nous n'avons aucun moyen d'aller ailleurs .

Et tous ceux qui ne peuvent tout simplement oublier qu'ils sont là , sont tout autant dopés avec des excitants ou des calmants , ou à l'alcool , à moitié inconscients , drogués à la limite du possible . Saouls en entrant , saouls en sortant , c'est la morale du travail à l'usine Dodge . Sauf si on décide tous ensemble d'arrêter le travail .

Lorsque cela se produit , lorsque soudain l'usine s'arrête , toutes les qualités humaines dont Chrysler nous avait dépossédés , reviennent... Nous prenons les décisions ensemble , nous agissons ensemble et nous ne faisons plus qu'un , ayant tous un seul intérêt... fermer l'usine . Les tensions raciales s'évanouissent , tous les autres antagonismes deviennent aussi inutiles que les machines silencieuses dans cette foutue usine .

Les efforts syndicaux pour nous diviser allèrent de l'insidieux au ridicule . A un certain moment , Art Harvey, le président du "local" I40 prétendit que les plaintes sur les mauvaises conditions de travail et la grève elle même n'étaient que le travail d'agitateurs communistes , que tout allait bien et que nous devions reprendre le boulot. Il fut hué aussitôt et ridiculisé sur le podium; par la suite , il déclara dans une interview télévisée que nous étions des ignorants et que nous ne savions pas que le syndicat "ne soutenait pas la grève . Nous n'ignorions rien de cela ; nous savions parfaitement quelle était la position du syndicat et pourquoi il avait cette position .

Quand la nouvelle courut que les autres usines se joignaient à nous, ce fut du délire. La nouvelle nous parvint dans l'assemblée de grève du mercredi , apportée au moment du changement d'équipe à l'usine d'emboutissage , que cette usine avait cessé le travail . L'usine de montage Chrysler de Sherwood se mit bien en grève avec nous , à la fois pour ses propres revendications et pour les nôtres , se rendant compte que , si ça valait le coup de faire grève , nous devions le faire tous ensemble . Des travailleurs d'autres usines Chrysler (Mound Rd Engine , Dodge Main) apparurent dans les assemblées et dans les piquets pour offrir leur soutien et pouvoir raconter dans leurs propres usines ce qui se passait ici .

Presque comme un à-côté , au troisième jour de la grève , quelqu'un s'avisa que nous devrions établir une liste de revendications . Sauf pour demander qu'il n'y ait pas de sanctions, la liste effectivement établie ne comportait que peu de points précis . Il y avait bien naturellement, les revendications spécifiques sur les conditions de travail , les heures supplémentaires forcées , etc... mais , si l'on écoutait les conversations dans les piquets , il était évident que la grève n'avait réellement qu'un seul but : TOUT . Des discussions, surgissaient des propos sur "Watergate", " l'inflation " , " ces enculés du syndicat " , des attaques contre l'institution du "travail " elle même . En fait , c'était une exaspération totale et un rejet touchant les choses qui , à l'intérieur ou à l'extérieur de l'usine exercent un contrôle sur nos vies. Peu importait ce que nous pourrions obtenir à court terme ; si nous avions gagné , personne ne serait retourné au travail dans la joie .

Dans le feu de la révolte , il nous était impossible d'imaginer que nous pourrions retourner au travail . Nous avons été si loin et nous étions devenus si conséquents . Mais, peu à peu , les 500 et plus d'ouvriers formant le gros des meetings et défilant dans les piquets devant l'usine virent que la grève n'allait nulle part . Chrysler avait regroupé toutes ses forces et toutes avaient joué le rôle qui leur était dévolu .Le syndicat avait divisé et semé la confusion parmi les travailleurs en déclarant la grève terminée quand elle ne l'était pas , en déclarant qu'elle était l'oeuvre d'une minorité subversive d'agitateurs extérieurs , et même en mettant leurs voitures dans les parkings de l'usine pour donner l'impression que des ouvriers retournaient au travail quand ils n'y allaient pas . La police , dont certains membres étaient très polis , accomplit son "devoir " , quelles que fussent ses sympathies, et arrêté les membres des piquets sous les ordres d'un juge qui mit son point d'honneur à venir personnellement à l'usine pour veiller à ce que justice soit faite ... Dans une usine toute seule , nous avons moins de pouvoir et d'endurance que notre employeur n'en avait et nous devons retourner à cette misère des misères , la reproduction de la vie quotidienne .

LES GENS





Dodge Truck , de son nom officiel " Usine de montage de camions de Warren" avait commencé la production de différents types de camions au milieu de la dépression des années 1930 . Pendant la seconde guerre mondiale, comme cela se passait dans toute l'industrie américaine en général , le manque de main d'oeuvre et la demande pour la production de guerre dans l'usine , attira à Détroit un grand nombre de noirs à la recherche de travail ,hommes et femmes venant du Sud . Avec les ouvriers blancs du coin employés à cette époque , ils forment la "première génération " de l'usine , beaucoup d'entre eux approchant l'heure de la retraite après 30 ans de service .

Pendant une décade ,entre le milieu des années 50 et 60 , la population de l'usine resta relativement stable et l'embauche fut limitée au remplacement des partants . A la fin de cette période , l'embauche recommença lorsque Chrysler démarra , puis abandonna , puis redémarra une seconde équipe de production . Au printemps de 1972, cette équipe devint permanente et l'embauche grimpa jusqu'à ce que les effectifs de l'usine finissent par doubler .

Les nouveaux embauchés de cette époque formaient un groupe très différent de la génération qui les avait précédés ; beaucoup d'hommes jeunes de 19 à 22 ans qui venaient de rentrer de la guerre en Asie du Sud Est. Ils ne ressemblaient guère à aucun des autres groupes d'anciens combattants venus avant eux et ne réagissaient pas du tout comme eux . Cheveux longs , fumant de la drogue , méprisant l'autorité, ils envahirent l'usine lorsque Chrysler s'efforça de répondre à la publicité alors courante qui vantait l'embauche des vétérans sans emploi . Exhibant un papier de démobilisation ou même simplement un tatouage, ils passaient devant toute la foule des postulants et entraînaient dans ce qui , pour certains , était leur premier emploi réel .

La guerre n'avait pas été seulement pour eux une expérience radicalisante où ils avaient appris à se mesurer avec l'autorité en démolissant leurs officiers (I) Ce fut aussi une expérience d'unification et de massification qui imprimait à tout le groupe un fort sens d'identité et de pouvoir collectif. Beaucoup étaient fermement convaincus que leur résistance à la guerre avait été l'un des facteurs décisifs qui avait forcé au retrait final des troupes US des combats , et lorsqu'ils arrivèrent chez Chrysler, toutes les velléités de soumission à l'autorité et aux demandes arbitraires de la production qu'ils auraient pu avoir s'étaient envolées.

Un point commun à beaucoup de ces jeunes , à la fois aux blancs et aux noirs c'était le désir profond de s'installer et de fonder un foyer . Dégoûtés et désabusés par leur expérience de la guerre , les vétérans étaient d'abord heureux de retrouver la vie civile; mais bientôt , ils découvrirent que , chez Chrysler , ce n'était guère différent du régime militaire . Ici , cependant , on vous laissait rentrer à la maison le soir (comme le dit une plaisanterie éculée : " J'ai dit à ma vieille quand on s'est marié, tout ce que tu as à faire , c'est de me faire la bouffe et de me laver mes frusques, parce que je me fais baiser par Chrysler ") L'esprit de révolte se ralluma rapidement et l'activité militante , à la fois légale et illégale , devint de plus en plus fréquente .

(I) N.D.T. le texte original emploie le mot "fragging " qui désignait une pratique vers la fin de la guerre du VietNam de balancer une grenade (frag-grenade) dans les mess d'officiers .

Peut être 15% de la main d'oeuvre de l'usine est composée de femmes , pour la plupart noires, en majorité des femmes seules soutiens de famille . Aucune bien sûr n'aurait travaillé là si elle n'y avait été contrainte et beaucoup avaient été forcées en fait d'entrer dans la production poussées par la bureaucratie du "welfare" (aide sociale) qui les menaçait de supprimer leurs allocations .

En termes strictement numériques , la population de Détroit est actuellement partagée entre presque 50% de noirs et 50% de blancs . De par la nature raciste des critères d'embauche dans cette société , les noirs constituent la majorité des chômeurs (10,9 % officiellement pour l'Etat de Michigan, plus élevé encore à Détroit et plus encore parmi les noirs) , et ceux qui , parmi les noirs , ont du travail sont concentrés dans les emplois les moins payés , les plus sales et les moins qualifiés c'est à dire dans les usines . Et la plus grande usine automobile de la ville c'est Chrysler .

Etant la plus petite soeur des trois grandes de l'automobile (GM , Ford étant les deux autres) , Chrysler est bloquée à Détroit , incapable de produire le capital nécessaire pour s'implanter sur les marchés à main d'oeuvre à faible coût dans le sud ou outre mer , vers lesquels les deux autres sont obligés de se tourner maintenant . La majeure partie de sa production est concentrée à Détroit et dans les environs immédiats , dans des conditions qui vont en se démodant et en se dégradant; la force de travail dans la plupart des usines atteint de 50 à 100 % de noirs .

Compte tenu de ces facteurs, il existe à Détroit une "famille " informelle, un tissu ample de gens qui ont en partage un même patron, de mêmes conditions de travail et les mêmes lieux de détente . Tout le monde a un frère , une soeur , un oncle ou un père qui travaille dans l'automobile et les nouvelles peuvent circuler rapidement de bouche à oreille , les liaisons sont très directes . Naturellement , il y a des attitudes communes partagées par un très grand nombre de gens dans cette communauté .

La "famille" de Chrysler, chez les blancs chevauche quelque peu celle de la communauté noire et , bien que pas aussi concentrée dans une branche d'activité ou dans une communauté géographique , elle a aussi un vaste réseau de communication informel entre les familles et les amis qui s'étend tout autant aux autres boîtes de l'automobile (la plupart des blancs employés à Dodge Truck viennent des faubourgs Nord Est de East Detroit, Roseville , MtClemens et Warren tout autant que de Détroit proprement dit)

Les divisions raciales inhérentes à la société américaine s'étendent à l'usine Plus repérables dans la géographie de la cité de l'automobile et des différentes communautés qui constituent la main d'oeuvre de l'usine , les antagonismes entre blancs et noirs sont en fait moindres dans l'usine . Le racisme est tout autant perpétué par les gens eux-mêmes qu'il leur est imposé par les forces dirigeantes de la société . Le rejet de ces tensions est l'une des nécessités fondamentales les plus importantes pour une action concertée contre Chrysler , et ceci devint une réalité dans le soulèvement à Dodge Truck.

L'histoire qui suit, celle de la section syndicale locale , le "local I40 " est jusqu'à un certain point l'histoire des tensions raciales oeuvrant par elles mêmes à travers différents canaux politiques et finalement disparaissant toutes dans la grève sauvage de juin .









THE LOCAL

(NDT : "The Local " est le nom donné à la section locale du syndicat aux U.S.A. Nous avons conservé ce nom dans le texte .)

La politique syndicale traditionnelle commença à décliner au "Local I40" au printemps de 1972 quand la direction de Chrysler démarra la seconde équipe de production. Le président en titre d'alors , Norbert Mahaliek , était un bureaucrate syndical typique, absolument incolore , qui s'appuyait principalement sur la génération la plus âgée des travailleurs blancs ayant beaucoup d'ancienneté , et la plupart ouvriers qualifiés . La domination jusqu'alors solidement établié de Mahaliek (avec une orientation raciste blanche à peine voilée) fut bientôt battue en brèche par un nouveau pouvoir qui surgissait de la "seconde génération " et qui prit pour leader Willie Stoval , un noir à la parole facile .

Politiquement habile , Stoval misa sur l'antipathie des travailleurs noirs pour le groupe Mahaliek et s'éleva rapidement à la puissante position de président du comité de négociation de l'usine . Lorsqu'il rassembla une liste à prédominance noire pour s'opposer à Mahaliek aux élections de mai 1973 , beaucoup de travailleurs noirs, en dépit de leur cynisme à l'égard des syndicats en général, votèrent pour sa liste , dans l'espoir qu'une direction noire serait peut être " un peu plus représentative de leurs intérêts . Stoval gagna et avec lui Art Harvey , auparavant noir symbolique du groupe Mahaliek qui assurait maintenant la charge de président du "Local I40 " . Il apparut dès le début que Harvey manquait d'une des capacités essentielles pour sa position, celle de savoir manipuler les gens ; et lorsque vint le temps des discussions des contrats de 1973 , le travail pour les "résoudre " retomba sur une direction qui était jugée inepte , en termes de dirigeants .

Les conditions de travail dans l'usine se détérioraient graduellement et la colère des salariés de Chrysler prenait des dimensions nationales . Le jour où le contrat Chrysler - U.A.W. (syndicat de l'automobile) prit fin , les ouvriers de Dodge Truck , en compagnie d'une demi-douzaine d'autres usines Chrysler à travers le pays, débrayèrent avant l'heure . Vers minuit , ce jour là , Leonard Woodcock , Président de l'U A W International , annonça une grève pour tout Chrysler , transformant le débrayage spontané d'une journée en une grève " officielle " d'une semaine .

A mi-chemin dans cette mini-grève, les officiels de l'U A W International se mirent d'accord avec Chrysler et la ratification des contrats eut lieu quelques jours plus tard. Les termes de l'accord étaient désastreux, par dessus tout parce qu'ils auraient pu être obtenus sans grève. Mais l'U A W avait développé et étendu la grève initiale pour atteindre deux objectifs explicites. D'abord, cela donnait aux travailleurs l'illusion d'avoir imposé une réelle pression à Chrysler, ce qui laissait supposer que des concessions importantes avaient été obtenues en fin de compte. Ensuite, cela permettait une période de "refroidissement", puisque la grève était juste assez longue pour que les ouvriers sentent passer le fait de ne pas recevoir leur chèque hebdomadaire.

La grève servit incidemment à d'autres fins. Avant que le contrat ne fut ratifié, les permanents du "Local I40", avaient escorté une équipe de charpentiers en fer à travers les piquets pour s'assurer que Chrysler mettait bien à profit la période d'inactivité pour effectuer des aménagements dans les installations de l'usine. Le bureau syndical local alla même jusqu'à relancer à domicile les ouvriers d'entretien en grève en leur demandant de retourner au travail. Le syndicat n'eut même pas à verser un sou de la caisse de grève puisque les paiements ne démarrent pas avant la deuxième semaine de grève.

Au meeting de ratification du ressort du "Local 140", quelque 2.000 personnes se rassemblèrent devant la maison des syndicats un dimanche matin et votèrent un NON massif. Personne n'avait la moindre idée sur tout ce que pouvait contenir l'accord local mais il était rejeté quand même, en même temps que l'accord national. Ce fut un vote total de défiance contre les syndicats.

Lors d'une seconde tentative pour faire ratifier les accords, le syndicat tint un meeting dans l'amphi d'un lycée voisin et distribua des copies de l'accord local. D'être au courant du contenu de cet accord ne fit que mettre les ouvriers encore plus en colère et rapidement, ce fut la débâcle du meeting dans un tonnerre de cris "Votez non" pendant que le contrat était de nouveau rejeté.

Un gréviste (à droite) qui fut vidé plus tard, s'accroche avec le président du "local I40" Art Harvey qui essayait adroitement de manipuler la grève sauvage. Mais il aurait tout aussi bien pu lui tourner le dos et cela aurait eu le même résultat.



Paul Cooper (à gauche), un bureaucrate de haut niveau de l'UAW escorte une ouvrière à travers les piquets pendant la grève. Normalement, Cooper essaie de se présenter comme un ardent défenseur des ouvriers, mais durant la révolte, il se rangea clairement du côté de la firme en tentant de briser la grève.

Le contrat fut finalement ratifié après que le président Harvey eut menacé de déclarer l'usine en grève pendant les congés de Noël, ce qui aurait coûté à chacun ses congés payés. Harvey menaçait de faire appeler une grève par le syndicat contre les ouvriers, tout en essayant de mettre les rejets du contrat sur le dos des " communistes - hippies - blancs".

En vérité, les rejets du contrat signifiaient que la nouvelle direction noire cessait d'avoir les coudées franches que lui garantissait le soutien des travailleurs noirs. Les gens virent dans le syndicat, bien plus clairement qu'avant, une arme au service des relations sociales de Chrysler et retournèrent au travail chaque jour plus en colère. A ce moment, la résistance visible se fit souterraine, n'apparaissant en surface que dans des débrayages sporadiques. L'absentéisme et le sabotage augmentèrent et les actes de violence contre les contremaîtres continuèrent sur une base individuelle. De novembre 1973 à juin 1974, plus de 150 plaintes furent enregistrées et 12 à 15 d'entre elles au moins concernaient des violations de contrat devant déboucher sur des grèves.

En ce temps là, Willie Stoval s'était vu offrir des perspectives plus dorées et avait pris des fonctions dans le syndicat comme représentant international, trop content d'être hors de cette agitation bouillonnante de Dodge Truck. Mahaliek, le président évincé, retourna au travail, à l'atelier, mais seulement pour peu de temps. Il fut bientôt élu membre du comité d'usine et entra dans le clan du président du comité, Chet Peterboro, et tous deux s'appuyèrent mutuellement pour progresser dans leur carrière politique.

Mahaliek et Peterboro s'assirent sur l'impressionnante pile de réclamations, refusant une action quelconque à leur propos ou refusant de les transmettre au niveau du président local. Ils répandaient des rumeurs et se mirent à faire de l'agitation dans les meetings au sujet d'un vote sur la grève, en sachant que toute explosion qui pourrait survenir en mettrait plein la gueule à Harvey, le discréditerait en même temps que la direction en place, tandis que tous deux (Mahaliek et Peterboro) resteraient bien tranquillement dans la coulisse.

La grève sauvage de juin éclata et eut exactement cet effet : Harvey passa pour un idiot et son utilité pour contrôler efficacement la force de travail fut réduite à néant; cela laissait le champ libre pour permettre à d'autres aspirants "contrôleurs" de grimper.

Après le soulèvement, le syndicat organisa un vote sur la grève si bien que les travailleurs qui, la semaine précédente, avaient "voté avec leurs pieds", pouvaient maintenant fourrer leur vote passif dans une urne. Le syndicat recommanda de voter "oui" à la grève, les organisateurs gauchistes recommandèrent le "oui" pour "légaliser notre grève sauvage" et même Chrysler entra dans la danse en pressant chacun de "bien réfléchir et de voter aujourd'hui" (sur un panneau à la porte de l'usine). En fait, les pressions étaient si fortes que certains commencèrent précisément à se demander pour qui ce vote de la grève était réellement.



Comme il se doit bien sûr , le vote sur la grève, c'était pour redonner au syndicat toute sa légitimité , pour une reprise en mains du contrôle et donner l'impression qu'il agissait réellement à cause des revendications . Il était à peu près aussi vraisemblable qu'une grève légale survienne ici que cela pouvait l'être l'année précédente aux Forges à Détroit lorsqu'une écrasante majorité vota la grève et où on attend encore la ratification par l'U A W International . Le vote à Dodge Truck donna 2.000 pour la grève et 377 contre . Mais cela évoque les comédies traditionnelles de Laurel et Hardy où un personnage ouvre une porte pour sortir d'une maison qui aussitôt s'effondre en laissant seulement la porte en place .

Le premier meeting syndical après la révolte , le 16 juillet marque le retour (temporaire) à la résistance ouvrière souterraine à Dodge Truck . Même après bien des exhortations de la part des radicaux pour s'exhiber et se prouver à eux-mêmes qu'ils étaient là , moins d'une centaine de personnes vinrent poser des questions, n'obtenant que des réponses évasives . Deux ouvriers s'étaient mis d'accord pour amener une cantine pleine d'oeufs , espérant que ça barderait suffisamment pour faire sentir aux bureaucrates leurs sentiments à l'égard du syndicat. Mais la situation resta trop calme même pour leur en donner l'occasion. De nouveau , le syndicat est bien en mains et la production continue .

L'histoire du " Local 140 " de l'U A W n'est pas l'histoire d'une direction travaillant ensemble avec ses mandants pour un but commun et ça n'a jamais été cela . C'est l'histoire d'un ensemble de travailleurs agissant , individuellement ou collectivement , pour résister à la domination sur leur vie d'une entreprise : Chrysler , et d'une organisation réactionnaire de "chefs " de carrière dont les seules activités sont entièrement consacrées à contrer cette résistance chaque fois qu'elle est apparue et toujours pour l'asservir à leurs propres fins .

Au cours des deux dernières années , les travailleurs sont passés par plusieurs niveaux de tactique dans des tentatives de lutter contre les pressions de Chrysler; certaines de ces tentatives comportaient l'utilisation du syndicat comme moyen de lutte. Mais elles ont toujours connu la même issue . L'élection de mai 1973 était une expérience unique de réforme pour essayer une nouvelle "direction " plus "représentative " et elle échoua inévitablement . Voyant cet échec , les travailleurs allèrent plus loin et votèrent un "NON" massif contre les syndicats sur la question des contrats . Lorsque cela eut aussi échoué , comme cela devait arriver en fin de compte, la grève sauvage était logiquement le pas suivant , une tentative d'action directe collective contre Chrysler qui court circuitait totalement le pouvoir du syndicat . Mais le syndicat et Chrysler avaient encore une puissance suffisante pour détruire de tels efforts isolés de résistance et , temporairement , ils ont repris le dessus .

L'orientation et l'intensité de la résistance des travailleurs ont cependant déjà été au delà d'une croyance dans les syndicats . Il reste seulement aux travailleurs à trouver l'expression de leur résistance uniquement en croyant en eux-mêmes ; un processus est déjà commencé , comme les quatre jours de solidarité de juin l'ont mis en évidence .



LES ORGANISATEURS

Le mercredi , au troisième jour de la grève sauvage , les forces hostiles à la grève lancèrent une offensive qu'ils espéraient la plus puissante contre l'unité des grévistes . La Free Press de Detroit sortit un article du reporter Billy Bowles donnant l'arrière plan personnel complet de Steve Smith , le délégué licencié de l'atelier de tôlerie qui était présenté comme le dirigeant de la grève . Avec des détails depuis son appartenance à la "Revolutionary Union (un groupe maoïste de Californie) et son activité au cours d'une grève à Pittsburgh , on voulait clairement faire dire à l'histoire que Smith s'était embauché à Dodge Truck uniquement dans le but de fomenter des troubles .

A l'époque , l'article ne fut guère pris au sérieux , pas plus que les accusations d'Art Harvey de manipulation communiste , car , il semblait clair pour tout le monde que la grève avait pris par surprise tout autant Smith que le syndicat et la direction de l'usine . Comme un jeune ouvrier le constatait : " Je ne peux pas croire qu'un gars puisse s'embaucher dans ce merdier et y travailler pendant quatre ans juste pour pouvoir diriger une grève . " Smith reconnut lui même volontiers que l'histoire telle que la racontait le journal était vraie pour l'essentiel , mais en rejeta vivement les insinuations . " Sûr que je suis un communiste " disait -il , je n'en ai jamais fait un mystère depuis le début . Mais actuellement , il n'est pas question de communisme . Cette grève , elle ne concerne que les conditions de travail dans l'usine ."

Mais , la dérobade facile de Smith sur le point que son communisme " n'était pas la question " , loin de clarifier les choses sembla seulement les rendre plus obscures . Pour beaucoup de travailleurs , démoralisés par l'échec final de la grève , cela donna plus de consistance aux craintes que l'histoire du journal avait fait naître , que ce qu'ils pensaient être leur propre action spontanée de résistance puisse n'être en fait que le résultat de manipulations "d'agitateurs extérieurs " .

En fait, Smith et tout un tas de missionnaires politiques marxistes -léninistes, s'étaient embauchés dans ce merdier dans le but exprès , non seulement de diriger une grève mais de diriger " la masse des travailleurs " en lutte contre les patrons capitalistes . Il est également vrai , cependant , que , au mieux , le démarrage de la grève les prit par surprise , et que tous leurs efforts ultérieurs visèrent à prendre le train en marche et à en regagner la "direction" sur l'activité radicale des ouvriers .

Toutes les lettres de l'alphabet se retrouvèrent dans la soupe des organisateurs communistes qui allaient et venaient à l'usine de camions de Warren . Les aspirants dirigeants de la classe ouvrière venaient de la C L (Ligue Communiste) , de la NCLC (Comité ouvrier) , de R U (Revolutionary Union) , D T R U M (filiale de la C L) de la M C L L (Motor City Labor League) , de Spark et d'autres obscures sectes gauchistes . Ces organisateurs avaient en commun l'idée fondamentale que la classe ouvrière , en particulier celle de l'industrie , est le seul secteur de la société capitaliste capable de renverser le capitalisme lui même et de construire à la place une société socialiste . Ils croient aussi , cependant que les travailleurs ne peuvent élaborer correctement leur propre analyse critique de la société capitaliste , pas plus que les tactiques ou stratégies pour la transformer radicalement , mais que tout ceci doit leur être injecté de l'extérieur de la classe ouvrière elle même .



Steve Smith - le délégué principal vidé - parle sur le podium du local syndical occupé . Depuis la révolte , 60 des 79 ouvriers vidés ont pu reprendre leur travail Smith , pourtant , ne sera probablement jamais réintégré .

P15

Ce n'est pas par hasard si chacun de ces groupes se considérait comme le seul capable d'injecter l'analyse marxiste et la tactique léniniste nécessaires (la compétition est féroce) . Ce n'est pas non plus par hasard si chacun de ces groupes croit dans la nécessité d'une forte direction centralisée pour mener la révolte ouvrière , qu'ils sont plus que prêts à fournir (la plupart voulaient même l'imposer) sous la forme d'un parti hiérarchisé et autoritaire . Le parti devrait aussi avoir pour tâche d'administrer la nouvelle société après le renversement du capitalisme , au nom des travailleurs .

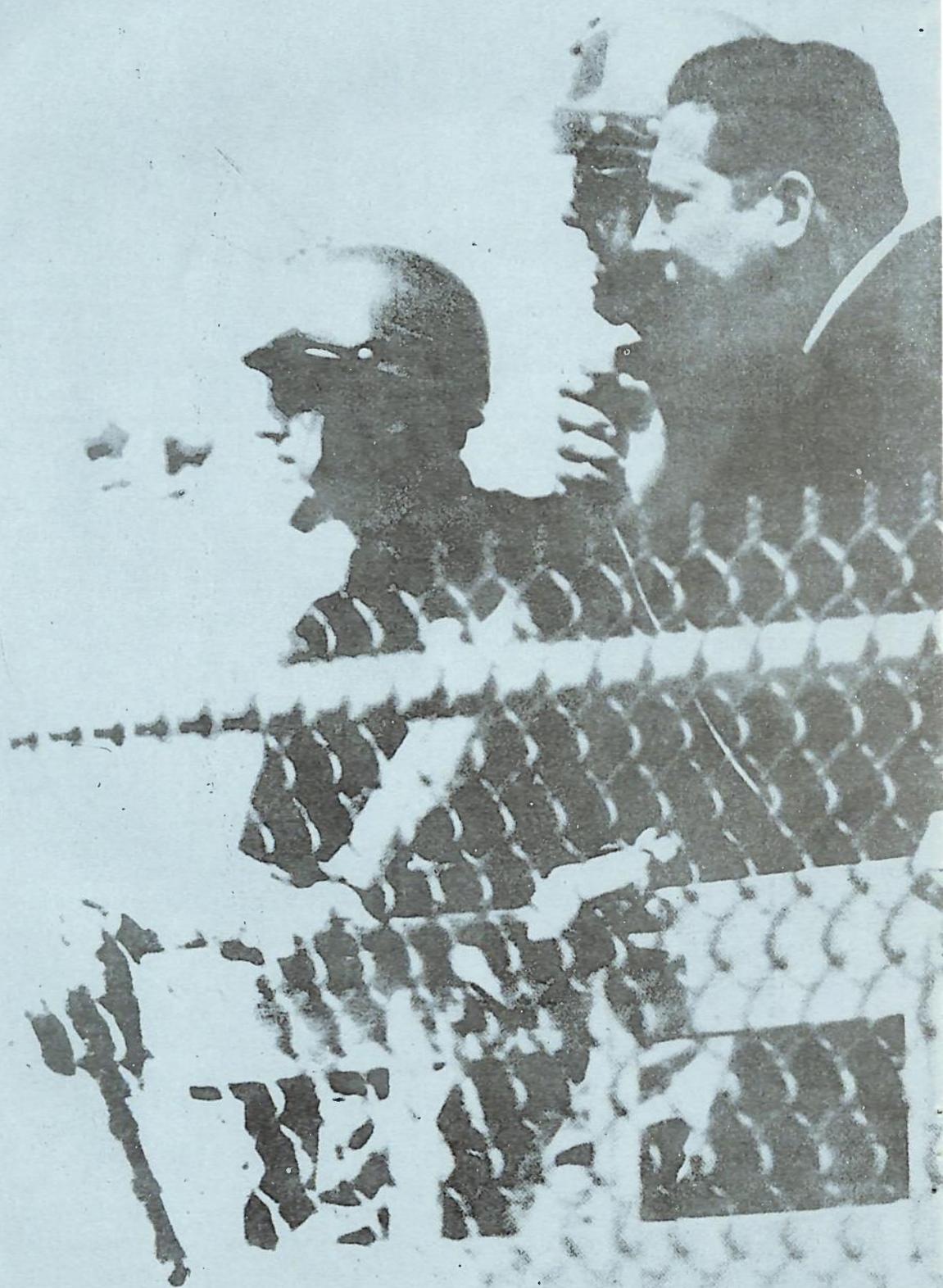
Le Revolutionary Union se conformait à ce modèle schématique (son dada particulier étant la mise en pratique de la pensée de Mao Tse Tung) ; c'est probablement celui des groupes qui était en rapport avec l'usine de Warren depuis le plus longtemps . Parmi ses membres actifs , Smith était celui qui s'était le plus mis en avant .

A la suite de la grève , beaucoup d'ouvriers de l'usine se posèrent , à eux-mêmes et aux autres , la question : " A quoi correspond au juste cette histoire merdique de conspiration communiste ? " Une information approfondie sur les activités de la Revolutionary Union dans l'usine devrait 1) dissiper toute illusion sur le soulèvement soit-disant imaginé par des communistes . 2) faire toucher du doigt les doutes réels que les gens ont à l'égard des missionnaires politiques , doutes qui ne peuvent être écartés en les évitant .

Durant l'hiver 71-72 , un certain nombre de jeunes travailleurs blancs entrèrent à l'usine pour étudier les moyens de combattre Chrysler . Certains d'entre eux , dont Smith (qui à l'époque était soudeur et membre de la Revolutionary Union) se considéraient comme des organisateurs communistes tentant de participer , de faire avancer , et de guider l'organisation des ouvriers et la révolte contre Chrysler , contre la société capitaliste en général .

Les élections de délégués pour la Convention de l'U A W de 1972 fournirent opportunément au groupe un moyen d'action ; lorsqu'aucun candidat ne se porta volontaire , Smith se présenta comme délégué avec une plate forme radicale , qualitativement différente de celles des autres bureaucrates syndicaux . La réponse surprit tout le monde lorsqu'il arriva 7eme et fut qualifié comme délégué à part entière à la convention du syndicat (ndt : congrès du syndicat) .

Horifiés par le soutien qu'avait obtenu aux élections de délégués un jeune " radical " aux cheveux longs (soutien qui venait particulièrement de la 2eme génération des ouvriers , beaucoup plus militante) , le syndicat imagina ce qui devait se révéler être pour lui une brillante initiative politique . Ils appointèrent Smith comme délégué





principal de la deuxième équipe de l'atelier de tôlerie . En l'isolant comme bureaucrate syndical des ouvriers de production de l'atelier , la machine syndicale pensait que leur idée de cooptation porterait un jour ses fruits et dans une large mesure , c'était vrai . Smith admet maintenant que ce fut probablement une faute de sa part d'accepter cette position il y a deux ans .

Entre temps , le groupe poursuivit ses autres activités et commença à sortir une feuille intitulée " On the line " (sur la chaîne) . Smith et les autres de Revolutionary Union exerçaient un contrôle très strict - en tant qu'éditeurs - sur le contenu refusant toute critique du syndicat , toute mention de sabotage ou tout ce qui s'opposait , en fin de compte , à l'autorité sociale . Ils prétendaient mieux connaître ce que les travailleurs pouvaient lire , écrire et même penser .

Comme presque tout le monde se désintéressa de cette feuille et la laissa tomber , un débat éclata entre ceux qui y restaient et qui y avaient participé depuis le début . Un ouvrier du banc d'essai des moteurs demanda qu'une campagne soit organisée pour pousser à la démocratie dans le syndicat , puisque cela lui semblait être la question qui provoquait le plus de mécontentement chez les ouvriers à l'égard du syndicat . Les gens de Revolutionary Union s'y opposèrent violemment . Ils maintinrent une position ferme contre la démocratie , insistant sur le fait que la "direction militante " était plus importante .

L'argument , cependant était pour le moins futile . La plupart des travailleurs continuaient à prendre le syndicat pour ce qu'il était : une arme du bureau des relations sociales de Chrysler et pas une "organisation ouvrière " .

La feuille finit par couler à cause de ce manque de participation et les militants qui avaient voulu réformer le syndicat se trouvèrent isolés et licenciés l'un après l'autre (l'un d'eux fut licencié alors qu'il retournait au travail après un débrayage contre la chaleur , un autre pour avoir refusé de ramasser une rondelle qu'il avait laissé tomber par terre et un autre pour avoir saboté des camions alors que trois contremaîtres le surveillaient) . Finalement , Smith lui même commença à se sentir isolé dans son rôle de bureaucrate , même si un début d'organisation commençait à se mettre en place dans l'atelier de tôlerie .

Puis vint la grève et les communistes furent totalement pris au dépourvu , car ils furent incapables , jusqu'au dernier moment d'imposer leur conception de "l'organisation nécessaire " aux travailleurs en action .

Mais ce ne fut pas faute d'essayer . Lorsqu'il fut suggéré qu'une direction plus représentative était nécessaire à la grève , Smith nomma un comité " directeur " en accord avec sa position contre la démocratie . Au moins en deux occasions , Smith et d'autres membres de Revolutionary Union essayèrent d'amener les grévistes à voter l'exclusion de toute littérature qui n'aurait pas été "approuvée " c'est à dire en fait la leur . Smith soutenait que , d'une manière ou d'une autre , cette autre littérature pourrait "nuire à nos efforts " .

Les grévistes rejetèrent en masse ces tentatives de censure , affirmant qu'ils étaient tout à fait capables de lire et de prendre des décisions pour eux-mêmes , un point de vue qui n'était pas partagé par ceux qui aspiraient à les diriger .

Ce n'est qu'au dernier meeting que les gens de Revolutionary Union commencèrent réellement à faire sentir leur présence . Il fut suggéré à ce meeting que les grévistes effectuent un repli stratégique et retournant au travail avec un plan de poursuite de la révolte à l'intérieur de l'usine , puisqu'il semblait douteux qu'un si petit nombre de grévistes puisse empêcher Chrysler de reprendre la production le lendemain matin . Cette suggestion fut violemment combattue de deux côtés . Les ouvriers vidés s'y opposèrent pour des raisons évidentes : on les laissait dehors et en poussant à la poursuite de la grève , ils n'avaient rien à perdre et , au mieux , ils pouvaient retrouver leur emploi .

Il y avait aussi à ce meeting environ une douzaine de membres de Revolutionary Union qui ne travaillaient pas à l'usine mais qui discutaient vivement en faveur de la poursuite de la grève . Comme la plupart des gens quittaient l'assemblée , découragés , et battus , les gens de Revolutionary Union insistèrent encore plus , poussant ceux qui restaient dans une voie qui s'avéra être une erreur . Le lendemain matin , d'autres personnes furent arrêtées ; Chrysler s'arrangea pour reprendre la production et la grève se termina en déroute .

Ce qui arriva à ce meeting était une conséquence logique , mais pas inévitable de la façon dont tous les meetings précédents avaient été conduits . Dès le départ , les grévistes avaient accepté la participation d'étrangers à la lutte et c'était un grand pas en avant pour sortir de l'isolement qui avait marqué les autres grèves sauvages du passé . Mais cela laissait aussi la porte ouverte aux organisateurs professionnels pour abuser de ce privilège . Les travailleurs licenciés apparurent aussi comme une force dominante dans la prise des décisions , poussant aux actions les plus radicales bien après le moment où elles allaient à l'encontre des intérêts de ceux qui devaient en fin de compte retourner au travail .

La domination éventuelle que ces groupes gagnèrent fut l'une des raisons pour lesquelles tant de gens fuirent l'effort de grève à ce stade . Ils reconnaissaient que la vie continuait et que la révolte ne correspondait plus de façon réaliste aux besoins de ceux ayant encore du travail .

Pour éviter de paraître donner à ces dirigeants auto-désignés une importance disproportionnée avec la réalité , nous devons souligner une chose : la révolte à Dodge Truck fut commencée , poursuivie et terminée par les travailleurs avec une influence minime des organisations . Les véritables dirigeants de la grève , ce furent les 100 à 500 personnes qui forgèrent les stratégies dans les assemblées ou formèrent les piquets pour garder l'usine fermée . Pendant la grève , nous avons perdu notre passivité : 6.000 personnes votèrent "avec leurs pieds " (en quittant l'usine , ndt) la poursuite de la grève , et quand cet effort parut inutile , ils votèrent avec leurs pieds et retournèrent au travail , où ils doivent continuer à lutter simplement pour survivre .



THE UNIONS

(LES SYNDICATS)

L'industrie automobile américaine, en termes d'économie capitaliste, est une industrie qui meurt. Ce n'est pas une exagération ou une simplification, pas plus que cela signifie que, si le capitalisme subsiste, elle disparaîtra à un moment quelconque dans un futur prévisible. Mais, s'étant développée au point de combler tous les trous de son marché potentiel dans ce pays, la production automobile aujourd'hui n'est tout simplement plus une industrie "en expansion" et ne peut espérer le redevenir. Malgré des chiffres d'affaire énormes, les bénéfices réels sur chaque voiture produite ont baissé et les profits apportés par les investissements, quand ils ne diminuent pas restent tout juste les mêmes.

Pour les analystes économiques, cela signifie que General Motors, Ford, Chrysler et American Motors ne peuvent plus produire ou attirer le capital d'investissement nécessaire à la modernisation de la technologie de la production automobile. A la place, ils doivent continuer à utiliser des installations et des conceptions de production démodées en luttant vainement pour accroître la productivité par une baisse des prix de revient, l'accélération des cadences. (Ceci est vrai à différents degrés pour de larges secteurs de l'industrie américaine de production aujourd'hui où le manque de capital et les mouvements à grande échelle vers les industries de service ont déjà commencé à provoquer leur déclin.)

Prisonniers des immenses quantités de capital engagées dans la technologie du travail à la chaîne (et jusqu'à un certain point, leur propre incapacité à concevoir des méthodes de production en dehors de cette technologie), les Henry Ford, Richard Gerstenberg et Lynn Townsend de ce pays ne voient pas d'autres possibilités dans cette situation que de pousser les travailleurs et les installations jusqu'à leurs limites maximum de production. Et dans cette situation, ils ont raison, car, sous le capitalisme, la productivité doit continuer à s'accroître si une industrie veut rester en vie.

Pour les travailleurs dans les usines, les conclusions sont inévitables, si l'état actuel des affaires doit se maintenir : 1) ils doivent continuer à travailler dans des conditions d'oppression physique (bâtiments délabrés, machines dangereuses, niveaux sonores abrûtissants, températures extrêmes, etc...) qui doivent nécessairement se détériorer chaque jour davantage ; et 2) ils doivent sans cesse travailler plus dur et plus vite dans ces conditions, dans des activités toujours plus débiles, dans un harcèlement toujours plus grand de la direction.

A cause de la nécessité critique d'accroître sans cesse la production, la direction trouve maintenant plus crucial que jamais le fait que les installations doivent produire au maximum à tout moment; ainsi, le temps perdu à cause du sabotage, de l'absentéisme, des grèves sauvages et de la résistance ouvrière à l'augmentation des cadences doit non seulement être évité mais aussi réprimé activement et énergiquement.

Ce fait, en lui même n'est pas nouveau dans les relations employeur / salarié: un système rigide de discipline a été indispensable pour la production à la chaîne depuis ses débuts. Mais comme les ouvriers sont de moins en moins satisfaits de leur activité ennuyeuse et sans but précis, de leur totale incapacité à contrôler, par les moyens officiellement prescrits, aucune des conditions qui déterminent l'épuisement de leur vie, leur résistance se tourne vers des actions de rupture et la discipline devient presque impossible à imposer. C'est à ce stade que la fonction disciplinaire de ces organisations qui ont la prétention traditionnelle de "représenter les travailleurs", les syndicats, devient la plus décisive pour la poursuite de la production de la marchandise.

Apparemment, le rôle d'agent conscient de Chrysler, joué par la section locale de l'UAW au cours de la grève du mois dernier est si évident qu'il est presque inutile d'y revenir. Tout adhérent de l'UAW de l'usine est arrivé douloureusement à la conclusion que le syndicat a depuis longtemps cessé de représenter ses intérêts et au lieu de cela, est devenu un simple auxiliaire de Chrysler, imposant la discipline du travail que les contremaîtres et les dirigeants ne pouvaient jamais expérier imposer par eux-mêmes. Mais, ce qui est important dans cette transformation, particulièrement dans ses implications pour les autres, les groupes organisateurs supposés plus radicaux et acharnés à "diriger les travailleurs", c'est qu'en réa-



lité , il n'y a pas eu du tout de transformation , mais qu'il n'y a là que le résultat logique et inévitable de contradictions inhérentes à la nature de toute organisation qui prétend "représenter " les intérêts des autres . Les syndicats ne sont pas des organisations "saines " par essence nécessitant seulement une épuration de leur direction pour qu'ils recommencent à servir les intérêts des travailleurs ; ils n'ont pas été trahis par des dirigeants corrompus , ils sont la trahison eux-mêmes .

Les syndicats sont apparus comme auto-organiseurs des travailleurs , pour se défendre contre les conditions de travail inhumaines du 19^{eme} siècle . Leurs buts étaient tout à fait compatibles avec le système salarial des capitalistes , mais demandaient des réformes à l'intérieur du système : journée de travail plus courte , pensions , conditions de travail décentes , fin de l'arbitraire patronal , etc... Beaucoup de ces demandes syndicales à leur début ne furent accordées qu'après de longues et sanglantes batailles; mais le fait est que ces luttes ne durèrent qu'aussi longtemps que les capitalistes ne réussissaient pas à voir qu'il y avait une possibilité de cooptation des syndicats . Dès que le capital accepta l'inéluctabilité de leur existence et commença à chercher les moyens de les assimiler , la faillite totale des syndicats était garantie .

Le mouvement syndical moderne trouve ses origines dans la "grande dépression " des années 30 et beaucoup de vieux radicaux traditionnels considèrent ces années comme le "bon vieux temps " des syndicats , lorsque d'après batailles avaient lieu et que les syndicats furent enfin reconnus par les entreprises . Mais l'histoire militante et l'état d'esprit de la base tendent souvent à obscurcir ce que fut le véritable processus de syndicalisation et ce qui est devenu son dernier produit .

Au début des années 30 , l'approfondissement de la crise fut accompagné d'un accroissement des luttes ouvrières contre les réductions d'horaires , les fermetures d'usine et le chômage . Dans plusieurs villes , des batailles armées eurent lieu entre les ouvriers grévistes et la police et les gardes nationaux appelés pour protéger les intérêts des industriels . Dans d'autres , des grèves générales de toute la force de travail furent appelées et une véritable fièvre révolutionnaire commença à se répandre.

Le militantisme croissant de la classe ouvrière accrut l'imquiétude des principaux capitalistes alors que les conditions économiques empiraient , et en 1935 , le N.R.A. (National Recovery Administration) du gouvernement Roosevelt publia le rapport Henderson , qui déclarait que "si quelque chose n'est pas fait rapidement , ils (les travailleurs) ont l'intention de prendre les choses dans leurs propres mains. "

Ce "quelque chose " devint la CIO qui , encouragée par Roosevelt et ses amis dans le mouvement ouvrier , organisa les travailleurs révoltés dans les organisations hiérarchisées et bureaucratisées qui existent aujourd'hui . Nanti d'un nouveau statut approuvé par le gouvernement , , le groupe des syndicats CIO commença une série d'actions éclairs dans les industries de base avec pour seul objectif la reconnaissance du syndicat par les compagnies . Les demandes de la base ouvrière pour le contrôle de la production dans l'atelier furent écartées , les radicaux , dans les syndicats mirent même de côté leurs revendications auparavant essentielles du socialisme . Le but mis à la place devint la revendication du "contrat " .

A partir du moment où le premier contrat historique fut signé, le syndicat joua le rôle que personne à la base n'avait jamais prévu : celui de garde-chiourme de la force de travail. Par sa seule existence, le contrat syndical établit le pouvoir du syndicat comme seul représentant officiel des travailleurs et, en tant que tel, reconnu par l'entreprise et par la loi. Le premier effet concret du contrat, ce fut de retirer des mains des travailleurs l'arme la plus importante en leur possession, la grève, et de la remettre "légalement" à leurs seuls représentants. Ainsi, seul le syndicat avait le droit de faire grève, pas les travailleurs. La contrepartie de cet accord, c'était bien sûr que les directions d'entreprise accordaient certaines concessions économiques en échange de la promesse du syndicat d'éviter les grèves et les interruptions de production pendant la durée du contrat (ce qui implique, en retour, de la part du patronat, l'accord tacite qu'il fera tout son possible, dans les limites de son pouvoir considérable pour "perpétuer et renforcer" la position privilégiée des chefs syndicaux).

Puisque les travailleurs sont continuellement en révolte contre les conditions de travail, l'accélération des cadences, l'hygiène et la sécurité, la monotonie de la production (en fait toutes choses qui les poussent à l'auto-organisation dès le début) alors que la fonction et l'obligation légale du syndicat est d'assurer le déroulement normal de la production à une cadence normale sans s'occuper des réclamations ouvrières, les deux groupes se trouvent avoir des intérêts non seulement incompatibles mais totalement contradictoires. Ainsi, chaque fois que les travailleurs commencent eux-mêmes une grève, ou toute activité autonome qui perturbe la production, ils ont à faire face aux efforts combinés de l'entreprise, de l'Etat et des syndicats qui tenteront de les écraser.

Lorsque les méthodes classiques pour faire reprendre le travail aux ouvriers (appels pour une "procédure adéquate", promesses d'actions ultérieures, etc...) ne réussissent pas à mettre fin à la grève sauvage à Dodge Truck, l'entreprise eut recours aux pouvoirs de l'Etat pour régler le problème des revendications ainsi posées. Ayant déjà acheté à leurs représentants légalement reconnus lors des négociations contractuelles de 1973 le droit pour les travailleurs de faire grève, Chrysler n'avait plus qu'à invoquer les clauses du contrat qui traitaient des grèves illégales pour faire tomber les "lois et la machine de l'Etat" sur le dos des travailleurs de Chrysler. Les travailleurs dans les piquets eurent la vision surprenante d'un juge en robe noire entouré de policiers, distribuant des injonctions et ordonnant des arrestations juché

À droite, George Merrelli, Directeur de la région de l'UAW écoute le chef de la police de Warren ordonner au nom de la loi, aux ouvriers en grève de quitter le local du syndicat. Ils l'avaient occupé toute la journée du 12 juin, le second jour de la grève. Merrelli, connu dans l'UAW pour ses méthodes de gangster dans la politique syndicale, avait, de concert avec la commission exécutive du "local 140" appelé la police pour vider les syndiqués de l'immeuble payé avec leurs cotisations.





Après avoir été hué plusieurs fois , Merrelli demande "le respect dû à un leader syndical " et est immédiatement submergé par des saluts militaires et des cris " Sieg Heil " (comme les nazis saluaient Hitler)

à l'arrière d'une camionnette de Chrysler garée sur le parking de l'usine . Il est difficile de concevoir une démonstration aussi directe du véritable caractère de la loi , car , combien d'employés de Chrysler peuvent se souvenir d'un juge quelconque , fut il le dernier , venu dans les ateliers demander que cesse le harcèlement des travailleurs par les patrons , ou la fin de conditions de travail dangereuses ou des heures supplémentaires forcées , etc... ?

Les actions du syndicat furent tout aussi claires : loin de porter devant les tribunaux pour obtenir la sanction de la loi les plaintes des ouvriers lorsque Chrysler ne respectait pas les obligations contractuelles , l' UAW appela la police locale pour vider les ouvriers de leur propre maison syndicale alors qu'ils tentaient de la garder ouverte pour tenir une assemblée de grève .

Aujourd'hui , le véritable rôle du syndicat est devenu si clair que ça transparaît partout . Les syndicats ne sont pas des institutions établies pour apporter quelque avantage à leurs membres au moyen d'institutions telles que le contrat , ils ne sont que des institutions servant les intérêts d'une classe de bureaucrates et de "chefs " , en assumant une fonction indispensable au capitalisme industriel contemporain. Tout comme Chrysler fait partie du monopole de l'automobile , l'UAW a un monopole sur la vente de la main d'oeuvre dans ce marché, qui est embauché , dans quelles conditions cette main d'oeuvre travaille , dans quelles conditions elle pourra être licenciée . (en termes de conditions de travail , leur contrôle est négatif , puisque tout ce qu'ils sont capables de "gagner" pour les travailleurs ne sont que des bénéfices économiques)

23

Quelques 60 flics avec des paniers à salade et en tenue d'émeute attendent à l'extérieur des locaux syndicaux l'ordre d'entrer à 18 heures . La pendule montre qu'il ne reste que 10 minutes alors que les ouvriers discutent passionnément s'ils doivent ou non se battre avec les flics . Leurs mains sont éloquentes . Ils quittèrent sans être arrêtés et se retournèrent contre Chrysler avec une colère renouvelée .

Plus les monopoles géants et les conglomérats deviennent grands dans l'économie, plus les syndicats viennent s'identifier à eux et plus ils considèrent que leur rôle est de servir "l'intérêt national" primant les "intérêts particuliers". Ainsi, il leur est impossible de réclamer une amélioration des conditions de travail car de telles améliorations entraveraient l'effort fait pour extraire une productivité encore plus grande des ouvriers et des machines.

S'il reste quelque illusion par exemple sur la possibilité de véritables "heures supplémentaires volontaires" après la débâcle des négociations contractuelles de l'année dernière, les travailleurs n'ont qu'à écouter les paroles de Henry Ford II discutant récemment sur le futur de "son" industrie: "Je pense qu'il est inévitable dans ce pays que nous finissions par avoir une semaine de travail plus courte, mais nous n'y sommes pas prêts - pas dans 3 ans et pas dans 6 ans". Son raisonnement? Cela réduirait la productivité et la productivité réduite va à l'encontre de l'intérêt national.

L'usine, de par sa nature lieu où des masses sont mises au travail, donne lieu à l'expression collective du ressentiment à l'égard du processus du travail. Des points de vue agressifs sont échangés par les ouvriers, des idées de résistance se répandent, des sabotages ont lieu, des comités se forment, des tracts sont distribués, la littérature gauchiste apparaît mystérieusement. La réponse syndicale est d'agir aussi vite que l'entreprise contre ces actions: ils combinent avec l'entreprise de licencier un travailleur militant ou "de gauche" qu'ils ne peuvent assimiler, certaine littérature est interdite, des ouvriers préparant des actions contre l'entreprise sont menacés et finalement des groupes d'hommes de main du syndicat, armés de gourdins contraignent au travail les ouvriers et rossent les gauchistes. En bref, les syndicats fonctionnent comme des agents semi-officiels de l'Etat; comme des organes auxiliaires de l'entreprise. Ils ne peuvent faire autrement s'ils veulent survivre et conserver leur pouvoir.

De l'atelier, aux plus hauts échelons, la reconnaissance de ces rapports par l'entreprise est évidente, comme cela a été mis en lumière pendant la grève de la General Motors en 1970, quand la G.M. effectua le paiement de la Blue Cross (Assurance maladie privée *) pour le compte de l'UAW proche de la faillite. En mai de la même année, juste quelques mois avant la désastreuse grève de la General Motors, le président de l'UAW, Walter Reuther fut tué dans un accident d'avion. En apprenant la nouvelle, Virgil Boyd, vice président de Chrysler déclara au New York Times: "Il fallait un homme de cette trampe pour garder en main la situation. J'espère que, quelque soit son successeur, il sera capable de faire régner une forte discipline interne".

* La Sécurité Sociale est entièrement créée aux USA par des compagnies privées d'assurances.

Les dirigeants des relations sociales de Chrysler surveillent la police arrêtant les grévistes et les chassant hors des portes de l'usine.



la gauche

L'exercice d'une ferme discipline interne n'est pas l'apanage exclusif d'une bureaucratie syndicale sans problème ; il existe d'autres aspirants organisateurs et autres représentants , dépoussiérant leurs plans pour la classe ouvrière , qui épousent les idées sur la discipline et ses bienfaits et sur le besoin d'une autorité hiérarchique et centralisée pour "faire avancer la lutte des travailleurs " .

Ces soit disant communistes révolutionnaires (RU, CL , MCLL , NCLC , etc...) qui se regroupent sous l'épithète générale de marxistes-léninistes se sont donnés pour tâche d'organiser et de diriger la "lutte ouvrière " avec pour but final une transformation révolutionnaire de la société et l'établissement de leur version du communisme .

Ce que tous ces Marxistes Léninistes partagent fondamentalement , c'est un modèle pour la prise du pouvoir d'Etat tiré des oeuvres de V.I. Lénine , en particulier de Que faire ? et de l'Etat et la Révolution . Ce modèle affirme que le capitalisme , en faisant de la classe ouvrière la majorité dont le travail est exploité par la minorité, crée les germes de sa propre destruction . Dès que le capitalisme commence à survivre à son utilité historique , les exploités deviennent inévitablement prêts à se soulever et à détruire toutes les conditions de leur exploitation . Ce que ce modèle soutient , aussi cependant , c'est que les travailleurs , en tant que masse , sont incapables de développer une conscience de leur situation au delà du syndicalisme et du réformisme .

Selon ces groupes , il est alors nécessaire de donner forme , d'organiser la révolte informelle des travailleurs , de l'extérieur de la classe ouvrière , au moyen d'un parti d'avant garde, d'une organisation hiérarchisée, fortement disciplinée de révolutionnaires marxistes . Une telle organisation dirigera les efforts des "travailleurs indisciplinés " et , dans le cas d'une révolution victorieuse , conduira alors la construction d'un Etat ouvrier temporaire , qui s'emparera de tous les moyens de production (usines , matériel , ...) après leur saisie des mains des propriétaires capitalistes . Ceci , comme le soutient leur modèle de la révolution , constitue le premier pas dans la transformation de la propriété privée des moyens de production en une propriété sociale .

Ce qui est supposé suivre est la première étape du communisme , dans laquelle la nécessité demeure (temporairement) de la survivance de cet Etat , administré par le parti , pour assurer la survie de la dictature du prolétariat (la classe ouvrière) face aux menaces des forces contre-révolutionnaires . Le parti , comme manifestation officielle de l'Etat, gouverne alors au nom de la classe ouvrière . L'Etat lui même à mesure que la nécessité de son contrôle et de sa dictature décline , à mesure que les travailleurs aidés par le marxisme léninisme deviennent pleinement capables de diriger eux-mêmes leur vie et la production sociale , dépérira finalement et disparaîtra totalement lorsque le véritable communisme sera atteint . A ce stade , les êtres humains utiliseront la force productive plus que suffisante uniquement pour satisfaire leurs besoins , sans la médiation du profit , de l'exploitation ou des demandes arbitraires de la production marchande et de la consommation .

Le concept de "dépérissement de l'Etat " est absurde et l'histoire en a prouvé l'absurdité chaque fois qu'un Etat léniniste a été établi . Dans chaque cas , une élite bureaucratique hiérarchisée est née pour remplacer les anciens propriétaires capitalistes et loin de relâcher le contrôle de l'Etat , leur projet a été d'étendre la bureaucratie jusqu'à ce que son contrôle centralisé pénètre tous les aspects de la vie quotidienne.

Dans ces doit-disants "Etats communistes", l'exploitation des travailleurs reste essentiellement inchangée, sauf que maintenant leur force productive est exploitée non plus par les capitalistes individuels mais par l'Etat tout entier. L'Etat ne règne pas au nom des travailleurs, il ne le peut pas et il est ridicule de soutenir qu'il le fait. L'Etat règne en son nom propre, dans son propre intérêt; c'est une institution de l'autorité qui, comme le syndicat, est totalement extérieur aux intérêts des travailleurs et est, en fait, l'incarnation de la perte de tout leur pouvoir autonome. Dans sa pire forme, perfectionnée par Joseph Staline dans l'URSS des années 30, ce n'est guère plus qu'une machine totalitaire à terroriser capable d'éliminer des millions de gens au nom de la résistance à la contre-révolution.

Croire qu'une élite bureaucratique solidement installée, ayant pouvoir sur cette immense entreprise Etat, va, de plein gré, rendre ce pouvoir et ces privilèges pour le bien commun, demande un acte de foi aveugle monumental, car cela va à l'encontre non seulement du simple bon sens mais aussi de toute l'histoire des cinquante dernières années.

Les organisations léninistes ont découvert dans leurs tentatives infructueuses d'organiser leur base pour un mouvement de masse, que, pour d'étranges raisons, personne ne les suit. Beaucoup d'entre eux dans tout le pays émergent actuellement d'une période d'intense activité "ouvriériste" au cours des années passées, dans lesquelles leurs membres essayèrent d'aller au peuple dans les usines et de travailler avec eux dans un effort de construction d'une base pour un mouvement de masse ouvrier. Pendant cette période, certains d'entre eux (R U compris) flirtèrent dans des tentatives pour toucher les travailleurs en participant aux syndicats, généralement en cherchant les places et en demandant l'éviction des "dirigeants corrompus". Ce n'est pas une coïncidence si, pendant que les travailleurs rejetaient les syndicats comme étant entièrement opposés à leurs intérêts, les léninistes s'y accrochaient toujours comme s'ils étaient de quelque utilité et semblaient n'avoir rien appris sur leur nature essentielle en ce qui concerne les intérêts qu'ils servent effectivement.

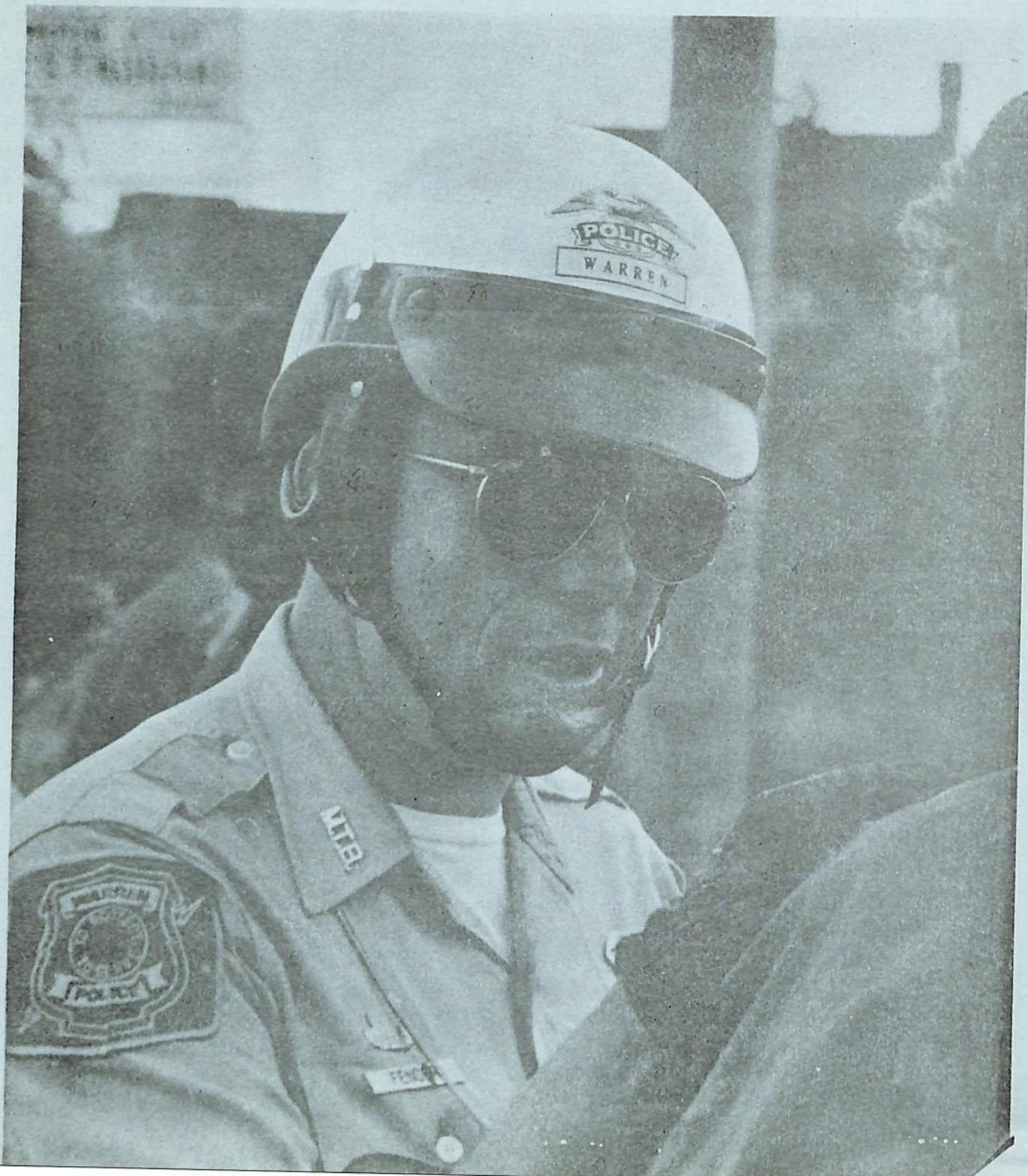
Les tentatives d'organiser les travailleurs en syndicats, de transformer les syndicats et d'assumer la direction de ces "organisations de masse", comme les appellent les léninistes, ont lamentablement échoué. Ce qu'ils ne voient pas (ou refusent de voir) à propos des syndicats est exactement ce qu'ils ne voient pas (ou refusent de voir) à propos d'eux mêmes; la conception du pouvoir dirigeant n'est pas due à l'usage abusif qui en est fait par ceux qui le détiennent; le pouvoir dirigeant est l'abus en lui-même. La domination d'un homme par un autre est par nature corrompue car, dans tous les cas, la fonction dirigeante sert des propres intérêts.

Quelle est leur réponse à ces échecs?... Ils sont retournés à des groupes d'études intensives en chambre, sont réapparus avec des manifestes appelant à la formation d'un parti politique autoritaire et ont annoncé que "les travailleurs seront bientôt saisis par l'esprit de discipline du parti". Alors, les travailleurs sont supposés les suivre aveuglément.

Mais les travailleurs ont déjà entamé le processus de récupération de leur autonomie perdue, de récupération de leurs vies même à partir des formes aliénantes du capitalisme et ils n'ont aucun intérêt à reconquérir leurs vies pour les transférer simplement à un autre groupe d'aspirants dirigeants qui ne leur offrent qu'un modèle plus centralisé pour la perpétuation de la domination du capital.

La révolution est indispensable si les conditions oppressives du capitalisme doivent prendre fin, mais elle ne peut être qu'une révolution qui permette la réalisation du potentiel humain le plus complet pour chaque individu, ce qui ne peut admettre la soumission à une quelconque forme d'autorité, qu'elle se fasse passer pour "révolutionnaire" ou pas.

Quand la police apparut aux portes de l'usine , il y eut peu d'accrochages entre eux et les grévistes . Ils plaisantaient d'un ton un peu moqueur sur le fait d'avoir à se lever tôt le matin et quelquefois même étaient amicaux . Mais quand l'ordre vint d'arrêter les piquets , ils obéirent avec véhémence et firent le travail pour lequel ils étaient payés . Après tout les ouvriers de l'usine refusaient de faire leur travail. Les flics pas et ils devinrent ennemis .





CONCLUSIONS

La grève sauvage de la Dodge Truck doit être vue dans le contexte des grèves sauvages et occupations d'usines qui eurent lieu pendant l'été 1973 . L'occupation de Jefferson , les grèves sauvages à Mack Stamping et Detroit Forges furent suivies de près par tous les travailleurs de Chrysler . En recueillant l'information par les média , mais surtout de bouche à oreille dans la "famille " Chrysler informelle , les travailleurs furent capables , hors de toute structure formelle , d'évoluer et de tirer des leçons de ces batailles . Beaucoup le firent et le résultat apparaîtra lorsque les batailles éclateront de nouveau et les ouvriers bâtiront à partir de ce qui est positif en éliminant les erreurs . Les suggestions qui suivent sont une indication de ce que pensent certains travailleurs .

L'expérience des grèves sauvages a prouvé une chose ... une grève où on rentre chez soi , à l'extérieur de l'usine a beaucoup de points faibles . Beaucoup de gens ne participaient pas activement aux prises de décisions ou aux piquets par peur ou par doute sur la véritable nature de la grève . Dans cette situation , la communication est dominée par l'entreprise, le syndicat et les media commerciaux , en particulier les deux derniers agissant dans l'intérêt du premier . La prise de décision collective est difficile à cause de la confusion naturelle survenant dans une telle situation .

Pendant la grève sauvage à Dodge Truck , beaucoup de gens critiquèrent la manque d'organisation et de communication efficaces . Comme il a été mis en évidence ci-dessus , la confusion permit à quelques personnes de dominer les assemblées et le groupe le plus important , ceux qui retourneraient au travail en fin de compte , n'eurent qu'un rôle mineur .

Le fait évident est qu'une grève sauvage , de par sa nature même a de grandes chances d'échouer . Simplement trop de forces sont opposées à un seul groupe de travailleurs tentant d'exercer leur pouvoir seulement en refusant leur travail à leur employeur .

La grève sauvage de juin fut sans aucun doute le plus grand effort continu et organisé pour combattre Chrysler , un effort jamais tenté à l'usine de camions . Mais même si c'est le plus visible , ce n'est pas la seule bataille dans la guerre permanente que se livrent les travailleurs d'un côté , le travail , ses représentants , l'entreprise et le syndicat de l'autre .

Un simple débrayage est devenu une chose relativement courante dans l'usine, depuis



Pendant la révolte , l'allure déprimée des gens au travail changea tellement qu'ils étaient à peine reconnaissables , même pour eux mêmes . L'atmosphère des meetings passait toujours rapidement d'une attention soutenue à un chaos de rires et de claquements de mains ou à une colère débordant avec une violence , comme on peut le voir sur la photo ci-dessus ou celle de la page suivante .

Le démarrage de la seconde équipe il y a deux ans . Que ce soit un débrayage d'un département sur des questions spécifiques à ce groupe de travailleurs , comme c'est arrivé un certain nombre de fois parmi les travailleurs de l'entretien , de l'atelier de tôlerie ou de peinture, ou un débrayage affectant tous les 3.000 ouvriers de l'usine cuits par la chaleur de l'été comme des oeufs à la coque, tous ces débrayages n'ont pas franchi le temps de travail d'une équipe .

Les petites grèves surprises ou les grandes constituent rarement plus qu'un soulagement immédiat à la chaleur ou un acte de vengeance contre Chrysler à cause d'un quelconque acte arbitraire de discipline . Elles sont une protestation contre Chrysler tout en étant en même temps la reconnaissance que Chrysler règne en fin de compte sous ce toit puisque les gens reprennent le travail comme des petits soldats le jour suivant.

En organisant la résistance - à l'intérieur de l'usine - , les désavantages ci-dessus peuvent être évités . Sur le lieu de production , les travailleurs sont naturellement organisés par leur participation collective à la production . Communication et prise de décision collective peuvent atteindre leur plus haut niveau ici .

Dans l'atelier , les travailleurs sont dans la position la plus forte pour ralentir, stopper ou détruire la production . Le fait de rentrer simplement chez soi arrête tout , mais en même temps éloigne les gens de leur source de pouvoir. Sans ces camions, il n'y a pas de Chrysler. De plus , en gardant en otage le processus de production , l'organisation naturelle et les réseaux d'information informels sont encore intacts .

L'un des avantages les plus significatifs de la résistance à l'intérieur de l'usine est qu'elle laisse les travailleurs à l'intérieur et Chrysler , les syndicats et tous les autres cherchant à détruire ou dominer la lutte pour leur propre fin à l'extérieur auquel ils appartiennent tous . Les "représentants " ne négocient pas pour les travailleurs en leur disant après quand ils doivent retourner au travail . Le pouvoir s'exerce à la base et tous doivent y participer collectivement .

Lorsque , dans chaque équipe , 50 travailleurs de l'atelier de tôlerie quittèrent le travail et affrontèrent la direction à propos de l'action disciplinaire de juin , ils menèrent une action qualitativement différente d'un simple débrayage; à court terme ,

ils firent annuler la sanction et les sanctions prises en conséquence de cette dernière action conduisit à la grève sauvage . Bien que survenant moins souvent qu'une grève sauvage où l'on rentre à la maison , cet affrontement organisé avec la direction eut bien plus de succès .

INCIDENT : Si quelqu'un pouvait imaginer se lever tôt , s'habiller chaudement et se promener dans l'usine de camions Dodge par un froid matin d'hiver , il verrait une scène rappelant plus un camp sibérien d'il y a quarante ans qu'une usine moderne . Dans un coin de l'usine , les vitres brisées , les murs qui s'écroulent et les portes bloquées ouvertes qui ont peu la possibilité de garder la chaleur . Quand les quelques ventilateurs à air chaud du plafond tombent en panne et que le froid en dessous de zéro pénètre , la production pour les gens et pour certaines machines devient impossible .

Finalement , quelques uns des ouvriers ayant le plus froid sortirent de la neige fondue dans laquelle ils pataugeaient , mirent leurs mains mouillées et gelées sous leurs aisselles et s'assirent sous le seul ventilateur qui marchait . Tranquillement , d'autres les rejoignirent jusqu'à ce que la chaîne s'arrête . Les contremaîtres menacent d'abord de faire un rapport et de licenciements , mais bientôt eux et le représentant syndical abandonnent et repartent tout seuls lorsque tout le monde leur tourne le dos et refuse de leur parler . Pendant que les mains et les pieds des ouvriers en grève commencent à se réchauffer , des ouvriers d'entretien affairés clouent des planches aux fenêtres et réparent ventilateurs et portes . Finalement , le contremaître s'approche des ouvriers et leur demande poliment de voir si les conditions leur conviennent . Les gens retournent au travail . La chaîne redémarre et la chaleur est bien répartie , au moins temporairement , sans aucune sanction .

INCIDENT : La grève sauvage avait éclaté et s'était terminée et Chrysler se vengeait de ses employés qui avaient été assez présomptueux pour appeler à cesser la production pendant quatre jours . Les prévisions de travail (9 heures sur 6 jours) semblaient particulièrement répressives pour l'esprit de révolte de la semaine précédente , étant donné que nous ne faisons que 40 heures jusqu'à la grève . Le premier jour de production , un bref débrayage à la fin des 8 heures échoua . Mais plus tard , cette semaine , la chaîne s'arrêta à 14h50 précise pour l'équipe de jour , l'heure de sortie normale pour 8 heures . Les coupe-circuits se déclanchèrent , indiquant que quelque chose bloquait la chaîne tandis que les surveillants , cheveux courts , chemises blanches paniquaient et couraient pour remédier à une situation très préjudiciable . La section de tête de la chaîne des châssis restait sans rien faire tandis que le reste de la chaîne des accessoires continuait à avancer , créant un trou de plus en plus large où les camions auraient dû être .

Les travailleurs inactifs se prélassaient et éclatèrent de rire quand les ouvriers d'entretien et les cadres éventrèrent une boîte de vitesse du moteur de la chaîne et en extrairent une pompe du système d'assistance de la direction qui aurait dû être 25 mètres plus loin sur la chaîne . Lorsque le même incident se produisit à la même heure le samedi , même la direction fut convaincue qu'il ne s'agissait pas d'un accident , mais ils ne pouvaient pas faire grand chose sinon réparer et jurer .

Beaucoup de gens appellent cela sabotage et ont des opinions variées sur la question . Un directeur type demanderait à savoir pourquoi ces ouvriers veulent détruire leurs moyens de subsistance et conclurait que cela montre simplement quels gens paresseux , stupides et irresponsables ils sont .

Un représentant syndical pourrait dire : " si quelque chose ne va pas , ils doivent passer par les canaux adaptés à la procédure revendicative , autrement , cela détruit l'autorité de leurs représentants élus " .

Le sabotage est un mode de vie dans toute vaste organisation industrielle , en particulier dans les usines automobiles où la chaîne domine tout . Le mot lui même vient du français "sabot " qui signifie chaussure en bois à jeter dans la machinerie . Ceci remonte aux débuts de la production de masse .

Le sabotage n'est pas toujours un acte individuel , ni fait par hasard . ni vraiment spontané . Les méthodes sont infinies et aucune entreprise ne peut se

protéger de quelques employés en colère qui prennent sur eux de changer les conditions de travail . Un terme plus approprié pourrait être "action directe " .

C'est une action d'imposer à l'entreprise les revendications des travailleurs , ce n'est pas une action que d'envoyer une pétition à une autorité de médiation pour qu'elle plaide leur cause . L'autorité réside dans le pouvoir de contrôle de la production - ceux qui la gèrent possèdent cette autorité .

Que signifient tous ces moyens de résistance ? Un moyen plus simple de répondre à cette question serait de découvrir ce qu'ils ne signifient pas . Les ouvriers ne cherchaient pas une meilleure représentation des autorités . en place direction et/ou syndicats, pas plus qu'ils ne cherchaient de nouveaux chefs pour qu'ils deviennent de nouveaux patrons pour continuer à travailler .

Ils ne cherchaient pas de légères améliorations des conditions de travail ; après tout , il aurait été plus facile de sortir et d'acheter leurs propres gants ou même laisser tomber et mener une vie simple style hippy plutôt que de mener une telle action ayant de telles conséquences sociales qui auraient pu être terribles .

Les revendications de la grève ne furent même pas formulées avant le 3eme jour et la nouvelle du licenciement des 4 ouvriers de la tôlerie et du représentant syndical fut considéré par tous seulement comme l'étincelle qui déclencha la révolte .

" Tout " répondit un jeune ouvrier exhubérant lorsqu'on lui demanda ce qu'il voulait alors que l'action était à son maximum .

" Je ne veux simplement pas travailler " grommela un autre pendant les premiers jours déprimants qui suivirent le retour au travail après la grève .

Horreur . Comment formuler ces demandes en un programme politique . Pendant la grève , beaucoup de gens griaient contre Watergate , la crise pétrolière , l'inflation , les trahisons de l'UAW et le système en général aussi bien que contre les revendications spécifiques au sujet de l'usine . Le rejet de cette domination du travail sur nos vies et le contenu politique du soulèvement étaient inséparables de la protestation sur les conditions de travail . Ils sont , en fait au coeur de la colère .

Le soulèvement de Dodge Truck et les actions au jour le jour de résistance au processus de travail ne peuvent avoir qu'une cause sous-jacente : une révolte généralisée contre le travail salarié forcé . On saisit implicitement qu'on est constamment en face du fait que l'activité quotidienne sur le lieu de travail se compose de travail acheté et vendu , d'activité contrôlée par les riches et les puissants pour leurs propres buts et que la majeure partie de la valeur créée par le travail salarié est donnée à des actionnaires vivant au loin plutôt qu'aux producteurs .

Le travail sous le capitalisme continuera à déformer notre vie et à nous voler ce qui fait son potentiel jusqu'à ce que la révolte s'étende à toute la classe de ceux qui doivent vendre leur travail chaque jour . La destruction des rapports sociaux capitalistes signifierait la naissance d'un monde nouveau où le travail , l'art , la créativité et même les passe temps perdraient leur statut de catégories d séparées et fondues en une seule sous le contrôle de chaque individu .

Le capitalisme ne travaille pas pour nous et chaque jour en apporte le témoignage avec force . La grève à Dodge Truck nous a donné une idée de ce qui peut être fait . Faisons le tous ensembles .





**WHAT IF CHRYSLER
CALLED A SATURDAY
..... AND NOBODY CAME ?**

As if 5 days wasn't enough in this hot grease hole !
One-half of our pay for Saturday goes to taxes !
What the hell happened to the 40 hour week !

TAKE SATURDAY OFF !!!!

My free time is worth more to me than Chrysler could ever pay me for it !

...one pissed-off worker

SIMPLE , MAIS CELA A MARCHE , PLUSIEURS CENTAINES D'OUVRIERS SONT
REÛTES A LA MAISON , JUIN 1973

TRADUCTION DU TRACT

Qu'arriverait il si Chrysler devenait de venir un samedi
.... et que personne ne vienne

Comme si 5 jours , ce n'était pas assez dans la fournaise de cetrou
dégoulinant de graisse

La moitié de la paie du samedi , c'est pour le fisc
Que diable est-il arrivé à la semaine de 40 heures ?

PRENDS TON SAMEDI

Mon temps libre vaut pour moi plus que Chrysler ne pourra jamais me le payer

UN OUVRIER QUI SE FAIT CHIER



LA PRODUCTION A L'USINE CHRYSLER - DODGE - CAMIONS

COUVERTURE : Un ouvrier crie sa rage aux chefs syndicaux quand ils ordonnent à la police de chasser les grévistes des locaux syndicaux le mardi 12 juin second jour de la grève .

PAGES DU MILIEU : Le juge du comté de Macomb , Stair , accomplit sa fonction devant l'usine sur la plate forme d'un camion Dodge , dans un effort final et fructueux des autorités pour briser la grève : il ordonne l'arrestation de 30 ouvriers .

TOUTES LES PHOTOS sont de MILLARD BERRY

La brochure EN ANGLAIS peut être obtenue directement de BLACK AND RED , Box 9546 DETROIT MI 48202 (avec les photos) ou de SOLIDARITY c/o 123 Lathom Road , East Ham , LONDON E6 (réimpression sans photos)

Traduction et impression par ECHANGES ET MOUVEMENT BP 241 75866 PARIS CEDEX 18