

tion acceptable pour eux, consolidant les pouvoirs de la bourgeoisie allemande. Il leur était facile de proposer l'unification de l'Allemagne sous la constitution de Bonn avec une réduction du contrôle quadriparti et un retrait des troupes d'occupation dans les ports : le pouvoir des Occidentaux en Allemagne est assez solidement assuré par leur emprise sur l'économie, et la présence de leurs troupes les garantirait contre un éventuel putsch stalinien. Le pouvoir des Russes et des communistes en Allemagne orientale est fonction du rattachement de l'industrie de leur zone à l'industrie russe, mais surtout du pouvoir de l'armée russe, du parti communiste et de la police allemande. Une unification organique signifiait à brève échéance une élimination de ce pouvoir : les élections au Conseil du Peuple Allemand, parlement de la zone orientale, donnaient le 18 mai 33,9 % des suffrages exprimés aux non communistes. Si étonnant que soit ce chiffre par rapport aux habituelles élections revues et corrigées par les staliniens, il indique bien que le système politique et économique de la zone orientale serait prêt à s'écrouler en cas d'unification sous le régime de la constitution de Bonn.

Aucune des deux parties ne croyait sérieusement à un accord possible. Sur le problème propre à Berlin, ni l'accord sur la monnaie, ni la restauration de l'ancien Conseil de contrôle ne peuvent se réaliser. Les Occidentaux voulaient faire un pas en avant en restreignant le droit de veto et en augmentant les pouvoirs de la municipalité élue sous le contrôle quadriparti. Les Russes préfèrent encore tenir leur zone. C'est encore un succès occidental d'avoir forcé Vichinsky à dire ouvertement qu'on ne pouvait accorder aux Berlinoises « ex-ennemis », les mêmes libertés qu'aux Viennoises.

Dans leur ensemble, la politique et la propagande russe sur l'Allemagne semblent profondément désorientées. Mais les Occidentaux, en bonne posture politique, n'ont cependant pas avantage à tenir aussi la dragée haute aux Russes en ce qui concerne les pourparlers économiques. Le rétablissement des échanges restaure partiellement une complémentarité traditionnelle entre l'industrie de la Ruhr et l'Allemagne orientale. Mais, en aucun cas, il ne saurait être question pour l'Amérique d'accepter un nivellement économique des deux zones par un système de vases communicants; les accords, d'après Acheson, doivent se faire sur une base d'égalité entre volumes et valeurs échangés, sans qu'aucun crédit soit accordé.

En dehors de rendez-vous fixés pour d'ultérieurs et problématiques pourparlers sur l'Allemagne, le seul résultat de la conférence de Paris fut d'avoir jeté les bases du traité de paix avec l'Autriche. Les avantages concédés à la Russie sont assez grands : mainmise sur les pétroles autrichiens, augmentation du chiffre des réparations contre une rétrocession assez hypothétique des anciens « avoirs allemands » détenus par l'U.R.S.S. La seule concession russe est l'abandon des revendications yougoslaves sur la Carinthie, monnaie d'échange bien peu coûteuse !

Dans l'ensemble, les Etats-Unis, sur la défensive ou l'expectative en Extrême-Orient, ont pris l'offensive en Europe, comme le déclare Dean Acheson. Le Pacte Atlantique est de nouveau à l'ordre du jour comme pièce maîtresse de la politique américaine. Sans doute les U.S.A. entendent-ils pousser l'avantage à fond. Mais on se demande, étant donné le raidissement actuel des politiques des deux blocs quels avantages importants peuvent être obtenus « pacifiquement ». Sans doute les U.S.A. tenteront-ils d'ébranler le bloc des satellites de l'U.R.S.S., en particulier par un soutien accru de Tito. Il est plus douteux qu'ils réussissent à pousser d'autres coins. Des échanges accrus avec d'autres satellites seront sans doute autorisés par l'U.R.S.S., mais cet assouplissement économique a pour contrepartie un resserrement de l'étreinte bureaucratique et policière; la mise au pas de l'Eglise tchécoslovaque, soutien de l'opposition « occidentale », n'en est qu'un des signes.

TROIS GREVES

La grève des usines Ford aux Etats-Unis, la grève des cheminots britanniques, la grève des cheminots de Berlin, présentent malgré toutes leurs différences, un tableau frappant de nouvelles formes que la lutte des classes prend à l'époque actuelle, sous la pression de ce facteur essentiel : l'apparition de plus en plus nette de l'exploitation du prolétariat par la bureaucratie issue de son propre sein.

La grève Ford se déroule au mois de mai avec, comme arrière-fond, les premiers contre-coups de la surproduction sur l'industrie automobile, dont le patronat prend occasion pour pressurer les salaires ouvriers. A la « General Motors », en vertu d'une clause « d'échelle mobile » incluse dans le contrat de travail, le salaire horaire est diminué de 2 cents au mois de mars. La compagnie Ford déclare dans une circulaire à ses employés : « Dans l'ensemble de la nation on trouve une tendance croissante, de la part du patronat et du travail, pour considérer une autre augmentation générale des salaires comme contraire aux meilleurs intérêts des deux. »

Cette circulaire était une mise en garde à la veille du renouvellement du contrat de travail. Le précédent contrat expire le 15 juillet et les négociations entre le syndicat de l'automobile U.A.W. et la compagnie devaient commencer le 15 mai. Le plan de Reuther, président de l'U.A.W., était d'obtenir, au lieu d'une augmentation de salaire, l'octroi d'une retraite pour les vieux ouvriers et de diverses allocations de maladies. La grève ne devait être employée qu'en dernier ressort. Reuther espérait forcer la main aux deux autres grandes compagnies, General Motors et Chrysler, par une première victoire sur Ford. Ce genre de revendications est caractéristique du rôle actuel de la bureaucratie syndicale; les revendications de retraites, etc., ont leur signification dans un système où les ouvriers sont attachés à l'usine pour des décades. Le rôle « gestionnaire productif » de la bureaucratie syndicale, son intervention croissante pour « régler », au mieux des intérêts de la production, les conflits du travail, apparaissent ici clairement. Les ouvriers de Ford se soucient peu d'obtenir, après vingt-cinq ou trente ans de travail dans la même usine, une maigre retraite. Ils le montraient dès 1946, en choisissant à une majorité de 90 % une augmentation de salaires de 15 cents, au lieu d'un plan de retraite pour vieux ouvriers. Cette opposition d'intérêts et de mentalité entre bureaucrates et ouvriers se révèle violemment au sujet du « speed up » : Ford augmente la vitesse des chaînes dans ses usines. Depuis plus de trois mois le syndicat négocie avec la direction pour savoir s'il y a « speed up ». La compagnie nie purement et simplement. Les bureaucrates sont vite prêts à accepter des arguments sur le rendement et la rationalisation du travail.

Le 29 avril, la grève éclate spontanément dans l'atelier de montage B à l'usine de Rouge, qui groupe 65.000 ouvriers. Dès le début les ouvriers les plus actifs se dressent contre les bureaucrates. Au premier débrayage, 13 ouvriers jettent à terre leur insigne du syndicat. En quelques jours, l'usine de Rouge, puis les 106.000 ouvriers de chez Ford sont en grève.

La bureaucratie de l'U.A.W., après avoir refusé à l'usine de Rouge « l'autorisation » de faire la grève acceptait le fait accompli, en tentant de reprendre le contrôle de la base. La politique de Reuther est dominée par les facteurs suivants :

- Rivalité avec d'autres cliques bureaucratiques qui tentent de profiter de l'occasion pour le discréditer.
- Désintérêt profond pour la question du « speed up ».
- Action pour faire cesser rapidement la grève et pouvoir reprendre les négociations sur le contrat de travail et les pensions, qui lui acquerront une popularité bien plus grande dans les milieux syndicaux.

Dès le début, les bureaucrates avaient pris parti contre les intérêts ouvriers en se retranchant derrière l'argument : il faut d'abord prouver s'il y a « vraiment » diminution des temps. Arbitre fédéral, représentants patronaux, bureaucrates syndicaux étaient bien enclins à se laisser « berner » : à chaque contrôle dans les ateliers en question, on revenait à une cadence normale, pour accélérer à nouveau les temps dès le départ de la commission. Nous savons trop bien que seuls les ouvriers eux-mêmes, qui sont partout dans le procès de la production, peuvent régler efficacement celle-ci selon leurs intérêts. Quant à la compagnie aidée par l'attitude des bureaucrates, elle pouvait déclarer cyniquement par la bouche d'un de ses négociateurs : « Il n'y a aucun indice de « speed up » à la chaîne... je n'ai encore vu personne tomber raide mort. »

Ford, et son directeur du personnel, Bugas, ancien flic du F.B.I., profitant de l'attitude de Reuther, raidissent leur attitude. Ils refusent de négocier avant la reprise du travail. Après 24 jours de grève, Reuther réussit à faire accepter, par lassitude, la reprise de travail, avec simple promesse d'arbitrage sur le « speed up » par un « médiateur impartial » ! Ford et les autres compagnies de l'automobile sont maintenant en bonne place pour les futures négociations sur les contrats de travail.

L'intérêt de cette grève, commencée spontanément dans la plus grande usine du monde et poursuivie pendant 24 jours contre l'opposition sourde des bureaucrates, est d'indiquer un début de prise de conscience par les ouvriers, du rôle gestionnaire joué par les bureaucrates. Sans doute les staliniens jouèrent-ils un rôle difficile à peser dans le débrayage; sans doute les ouvriers américains ne sont-ils qu'au début de cette lutte. Cette grève nous semble cependant être caractéristique des nouveaux problèmes qui se posent à l'action révolutionnaire; en particulier la lutte contre la surexploitation au rendement est l'un des aspects par lesquels le nouveau rôle de la bureaucratie est appelé à se dévoiler : les bureaucrates, nouvelle classe en puissance, tendent dès maintenant à se substituer aux capitalistes pour rationaliser l'exploitation de la force de travail.

En Angleterre, la grève des cheminots pose les problèmes de façon encore plus claire. L'Angleterre marche vers le « socialisme », c'est-à-dire le capitalisme d'Etat, à grands pas. Pour les travaillistes, il s'agit de reprendre une place de première grandeur dans le bloc ouest en accélérant la concentration de l'industrie, en planifiant la production, en planifiant surtout « l'austérité » bien connue du travailleur britannique. La politique de Stafford Cripps est le blocage des salaires au niveau de 1947. Comme dans le régime de Tito, « l'indépendance nationale » s'achète par une exploitation supplémentaire.

A l'inverse de la Russie, l'appareil politique est issu de la bureaucratie syndicale. Entre les ministres et les dirigeants syndicaux, la dualité est à peine marquée. Les dirigeants syndicaux ont fait accepter l'austérité au nom de « l'avenir ». S'ils acceptent de demander des augmentations de salaires, c'est en tout cas à condition que la hiérarchie soit respectée.

Au milieu d'autres mouvements, revendications des postiers, des électriciens, grèves des dockers de Bristol et de Liverpool, la grève des cheminots britanniques apparaît comme la plus typique. Leurs revendications comportent une augmentation de dix shillings du salaire de base par semaine. La grève est commencée spontanément par les chauffeurs et les mécaniciens des lignes à grande distance, qu'on veut forcer à loger plus souvent hors de chez eux. Tous les dimanches, depuis le 22 mai, les trains sont stoppés dans une grande partie de l'Angleterre. Parmi l'ensemble des cheminots on assiste à des débrayages partiels ou à des grèves perlées. Les 1.500 employés de la principale gare de marchandises de Londres décident la grève perlée.

Dès le début, le Gouvernement travailliste, puis le Congrès travailliste de Blackpool demandent la reprise du travail et restent

intransigeants sur les revendications. La direction syndicale, contre la volonté de qui s'opèrent les débrayages, tente de ne pas s'aliéner la base tout en essayant, selon les ordres du gouvernement, de stopper le mouvement. Le gouvernement attaque Figgins, secrétaire du syndicat des cheminots, pour son attitude trop conciliante pour la base; il demande un désaveu officiel de la grève par les syndicats. Mais au fond il n'y a là que deux tactiques pour briser les reins à une grève qui gêne les bureaucrates syndicaux participant désormais au pouvoir.

Pour s'organiser, les cheminots ont dû passer par-dessus la tête des bureaucrates. Un comité de grève, siégeant à York, s'est trouvé en conflit direct avec la direction syndicale. Cependant lui-même se trouve dominé par des éléments modérés et décide la reprise du travail pour le dimanche 19 juin. Une conférence nationale des cheminots, réunie le 17, décide également la reprise du travail, tout en menaçant le gouvernement d'une grève perlée généralisée si les négociations sur les salaires n'aboutissent pas avant le 28 juin.

Les ouvriers britanniques font actuellement l'expérience des bureaucrates « ouvriers » au pouvoir. Les critiques les plus violentes dénoncent, au sein du comité de grève, les « nouveaux patrons », anciens dirigeants syndicaux, placés à la tête de l'administration, attaquent leurs « traitements exagérés » et leur « attitude provocante et dictatoriale ». « Tout n'est pas possible sous un gouvernement travailliste », déclare Bevan, travailliste qui se donne des allures gauchistes. Les cheminots britanniques savent maintenant que le syndicat est, contre eux, un rouage de l'Etat chargé de les soumettre sans récriminations possibles, à l'exploitation bureaucratique.

La déclaration précédente a une résonance vraiment stalinienne. Aussi, lorsque nous voyons les bureaucrates staliniens soutenir une grève en Angleterre ou aux Etats-Unis, demandons-leur comment ils se comportent chez eux...

A Berlin, les chemins de fer fonctionnent sous la direction stalinienne. Le 21 mai, l'ensemble des cheminots de Berlin-Ouest, affiliés au syndicat U.G.O., anti-communiste, débrayent. Leur revendication est le payement des salaires en marks occidentaux, le mark oriental ayant à Berlin-Ouest un pouvoir d'achat très diminué. Il est certain que cette grève a bien choisi son heure, à la veille des négociations de Paris, au moment où le trafic avec l'Ouest est rétabli. Est-ce suffisant pour la croire déclenchée par les puissances occidentales? La suite des événements démontrera le caractère essentiellement autonome de ce mouvement.

En tout cas, pour les staliniens, pas de question : il s'agit d'écraser cette grève, un des rares sursauts que leur oppression n'a pas réussi à étouffer dans l'œuf. Pendant plusieurs jours des batailles sanglantes se déroulent entre les cheminots et les briseurs de grève, équipes de choc, policiers staliniens armés jusqu'aux dents. Toutes les armes sont employées : dénonciation des grévistes comme agents de la réaction, tracts sur les inconvénients de la grève pour la population (pas de trains pour la Pentecôte !...), arrêté des autorités soviétiques instaurant la peine de mort contre les actes de « sabotage »...

L'attitude des Occidentaux est d'abord favorable à la grève. Les policiers occidentaux, sans intervenir dans la bagarre, protègent les cheminots en grève. Le général Howley, commandant américain, déclare : « La cause des grévistes est la plus légitime que j'ai jamais vue. » Mais rapidement, les Occidentaux s'aperçoivent que ce n'est pas le seul trafic intérieur à Berlin qui est bloqué : les Russes, par représailles, bloquent les trains venant de l'Allemagne de l'Ouest. Revirement des commandants occidentaux qui désavouent maintenant la grève, sous prétexte qu'une partie des revendications (60 % des salaires payés en marks occidentaux) a été acceptée par les Russes. C'est maintenant le commandant anglais qui accuse les Russes de prolonger la grève « pour des motifs politiques ».

Désormais et jusqu'au 27 juin, les cheminots sont seuls, et pres-

qu'unanimes, dans la lutte. Leurs revendications se sont étendues à la réintégration des 1.200 cheminots licenciés par les Russes, pour raisons politiques, et des garanties contre les représailles. Les Occidentaux et la Municipalité de Berlin-Ouest ont en vain essayé de leur faire accepter les conditions de la direction des chemins de fer. Le 14 juin, 83 % des cheminots se prononcèrent pour la poursuite de la grève. Il est certain que cette lutte avait peu de chances de réussir; du reste, sa plate-forme de revendications était presque désespérée: quelles garanties espérer contre la toute puissance de la police stalinienne? Néanmoins, jusqu'aux derniers jours, les cheminots restèrent sourds aux menaces venues des Occidentaux comme des Russes. Le 26 juin, la Municipalité de Berlin-Ouest menaçait de ne pas payer les jours de grève. Le 27, la direction de l'U.G.O. qui, le jour du référendum (le 14) était déjà pour la reprise, ordonnait, sans consultation des délégués des grévistes, la reprise du travail.

La presse stalinienne a vomi sur les cheminots de Berlin, les traitant de provocateurs et de nazis. Evidemment, l'accusation « d'anciens nazis » portée contre les ouvriers allemands n'a pour nous aucun sens. Tous les Allemands ont été, si l'on veut, « nazis », comme tous les Russes sont « staliniens ». Du reste « l'Humanité » essaierait en vain d'accorder ses violons avec le chef stalinien W. Ulbricht qui déclarait récemment: « Il ne s'agit plus de savoir qui a été nazi, et qui ne l'a pas été, et celui qui pose pareille question quand l'unité de l'Allemagne est en jeu, celui-là travaille contre le Front National. »

Cette grève poursuivie dans les conditions les plus difficiles, calomniée, partiellement utilisée par les Occidentaux dans leur propagande, a pour nous une signification très positive. Le fait que les Occidentaux aient cru pouvoir un moment se servir de cette lutte et retourner contre les staliniens leur arme si souvent utilisée en Europe occidentale, ne change rien à la question. Nous sommes devant une lutte qui a pris une forme extrêmement radicale, qui s'est poursuivie d'abord contre les Russes, ensuite contre les Occidentaux, enfin, dans une certaine mesure, contre la propre bureaucratie de l'U.G.O. Cette grève a démasqué ouvertement les staliniens comme briseurs de grève et comme exploités. Les conditions particulières à Berlin ont permis à la lutte de classes d'éclater dans les interstices du conflit des deux blocs. La violence extrême de ce combat nous permet de mesurer la pression de révolte et d'exaspération qui s'accumule sous la chape de plomb du capitalisme bureaucratique.

LA GREVE DES MINES D'AMIANTE DU CANADA FRANÇAIS

Selon des informations reçues par l'intermédiaire du groupe trotskiste de la province de Québec, 5.000 mineurs sont en grève à Thetford Mines et à Asbestos, les deux plus grands centres mondiaux d'extraction de l'amianté. La grève a commencé le 14 février, car les Compagnies refusaient de satisfaire les revendications suivantes:

- 1° Augmentation de 15 cents de l'heure, ce qui porterait le salaire de base à un dollar;
- 2° Prime de 5 cents de l'heure pour travail de nuit;
- 3° Deux semaines de vacances payées;
- 4° Contribution de la Compagnie à un fonds de bien-être social pour les ouvriers. Cette contribution serait fixée à 3% des salaires payés;
- 5° Congés payés lors des fêtes catholiques d'obligation (il ne faut pas oublier que la grande majorité des ouvriers de Québec est catholique et inscrite au syndicat catholique);
- 6° Retenue syndicale sur les salaires de tous les ouvriers, syndi-

qués ou non; la somme globale serait versée directement par l'usine à la caisse syndicale.

Ces revendications sont très modérées, puisque le minimum vital estimé par le Ministère du Travail est de 48 dollars par semaine pour satisfaire les besoins les plus élémentaires d'une famille de cinq personnes. En obtenant satisfaction, les mineurs arriveraient seulement à un salaire de base de 45 dollars. Il faut, d'autre part, noter cette curieuse revendication: la retenue syndicale. Cette pratique, assez fréquente dans les pays anglo-saxons, noue un lien de plus entre le syndicat et l'entreprise. Bien que ces revendications ne soient en rien révolutionnaires, les Compagnies s'opposent avec acharnement aux grévistes. La lutte se déroule ainsi dans des conditions très difficiles: le gouvernement l'a déclarée illégale; la police, munie de mitrailleuses et de gaz lacrymogènes, essaie de la briser par la force; les Compagnies multiplient les tentatives de chantage; enfin, les bureaucrates qui dirigent les syndicats catholiques paraissent décidés à faire un compromis « honorable ». Ils ont engagé des pourparlers avec les délégués des Compagnies, se déclarant prêts à assurer la reprise du travail si les poursuites sont arrêtées et les revendications soumises au tribunal d'arbitrage. Ces concessions de façade paraissent encore trop lourdes aux Compagnies, qui désirent la capitulation sans conditions. Mais elles se heurtent à une combativité exceptionnelle des grévistes. La principale Compagnie, la « Canadian Johns Manville », à Asbestos, ayant décidé à remettre son exploitation en marche au début du mois de mai, les ouvriers mirent en place des piquets de grève le mercredi 4, à 6 heures du matin, et ils barricadèrent les routes menant à la ville pour empêcher les jaunes d'y entrer. La police essaya de briser le cordon des grévistes, mais les ouvriers se défendirent vigoureusement, désarmèrent tous les flics et en blessèrent douze. D'importances forces de police envahirent la ville le lendemain; à l'annonce de leur arrivée, les grévistes avaient abandonné les barricades et s'étaient dispersés; quelques-uns, accourus la veille des villages voisins, s'étaient réfugiés dans l'église, d'où ils furent brutalement délogés. L'état de siège fut proclamé; des arrestations massives eurent lieu. Les flics firent preuve d'une sauvagerie inouïe: des photos parues dans la presse bourgeoise montrent des ouvriers arrêtés, couverts de sang ou profondément marqués par les coups reçus lors des interrogatoires. Malgré ces brutalités, les grévistes se réunirent le lundi et décidèrent de poursuivre le mouvement, mais les bureaucrates syndicaux se refusent à étendre la grève: ils se contentent d'intenter des poursuites à la Compagnie.

Le fait le plus significatif de cette grève, c'est l'attitude de l'église et de la bureaucratie syndicale catholique qui lui est liée. L'église a soutenu le mouvement et les dirigeants des syndicats chrétiens ont apparemment modifié leur attitude classique de collaboration de classe. Cette tendance peut se rapprocher de celle que manifestent les bureaucrates des T.U. britanniques, les positions des deux couches de dirigeants syndicaux étant les mêmes relativement aux ouvriers des deux pays. Les capitalistes le constatent et s'en étonnent; voici ce que dit, par exemple, Lewis Brown, le président de la « Canadian Johns Manville »: « Il est surprenant, et c'est là une source de désappointement, de constater que certains représentants de l'église paraissent appuyer les chefs de la grève, qui semblent avoir l'intention d'usurper les fonctions de direction ».