

Rationalisation

Depuis déjà un certain temps le patronat des grands pays industriels travaille d'une façon pratique à la réalisation de son fameux mot d'ordre de Rationalisation. Et il faut constater l'inertie de la classe ouvrière en face de cet immense danger. Aussi les militants communistes doivent-ils étudier de très près la question.

D'abord, examinons quel but se propose le patronat en rationalisant : « Produire plus et à meilleur marché. » Maintenant, quels moyens met-il en œuvre pour le réaliser ? Là, il s'agit de distinguer nettement entre les affirmations journalistiques des théoriciens de la rationalisation et la réalité. Ceux-ci affirment que la modernisation de l'outillage et une compréhension scientifique des méthodes de production sont les deux pierres angulaires de la rationalisation. En France, leurs organes, tels que *l'Usine* et *la Journée Industrielle*, s'appuyant sur l'exemple américain, prêchent sans répit la taylorisation et le fordisme. Déjà, les grosses firmes de l'industrie automobile, qui ont toujours eu tendance à singer les méthodes yankees, Citroën, Renault, Michelin, ont mis en application le travail à la chaîne. Beaucoup d'autres maisons ont perfectionné le rendement du travail aux pièces et à la prime. Celles qui conservent le vieux système de rétribution, c'est-à-dire le salaire horaire net, imposent à leurs ouvriers un rendement contrôlé. Enfin, en un mot, le patronat français a presque complètement abandonné ses mœurs, relativement lâches, de la période d'avant-guerre.

Cependant si aux Etats-Unis, pays animé par un capitalisme jeune et audacieux, prodigieusement doué de moyens de toute sorte, les usines fonctionnent sous le signe de la rationalisation pure, pourrait-on écrire, en France il n'en est pas exactement de même. Ici, le patronat, moins riche en possibilités, voyant moins grand que les capitaines d'industrie d'outre-Atlantique, toujours prudemment en dépit du siècle, se contente uniquement de pousser à fond l'exploitation de son matériel humain. Il n'envisage l'utilisation prochaine de machines plus perfectionnées qu'avec une certaine crainte des frais d'amortissement. La main-d'œuvre est tellement bon marché en notre époque de chômage latent qu'il peut développer sa production en misant seulement sur l'intensification du rendement. Nous pourrions citer différentes entreprises moyennes où un outillage ancien n'en permet pas moins une grosse production, grâce à une féroce discipline du travail.

Deux jeunes ingénieurs anglais, Bertram Austin et Francis Lloyd, ont publié, il y a environ deux ans, un livre consacré à l'industrie américaine et inti-

ulé « Le secret des hauts salaires ». Ce livre est le livre de deux fabiens. Cependant, tel quel, il doit faire horreur à nos patrons français. Il pose en principe « ...que la prospérité d'une entreprise est liée à la prospérité ouvrière et en dépend directement ». Ces deux braves jeunes gens nous montrent avec admiration la chambre des chaudières de l'Usine de Rivière-Rouge, dans laquelle évoluent des chauffeurs vêtus de blanc, chaussés de blanc, les parois et le sol étant magnifiquement polis. Certes, ils n'ont jamais fréquenté, durant leur voyage d'étude, ces pauvres mineurs du Colorado, que les avions de la police, lors de la dernière grève, descendaient comme des lapins. Aussi n'ayant enquêté que d'un côté chez les patrons, les techniciens, l'aristocratie ouvrière, nous devons nous méfier de leur témoignage.

Cependant lorsqu'ils font l'apologie de la standardisation, nous devons ouvrir l'oreille, car nous ne pouvons pas être indifférents au fait qu'aux Etats-Unis le nombre de types de roues pour automobiles a été ramené de 175 à 4 seulement, le nombre des mouvements de montres de 600 à 80, les formats de papier de 377 à 56, les raccords de tuyaux de 17.000 à 610, etc. Il est bien évident que le capitalisme français, malgré son orientation vers la concentration, n'est pas à la veille de réaliser ces choses-là.

Citroën, l'homme-lige du Comité des Forges, depuis l'intervention décisive de la banque Lazard, nous donnera-t-il demain le spectacle que Ford a donné au monde entier : de 1908 à 1909, Ford fabrique 10.600 voitures à 950 dollars pièce ; en 1924 il fabrique 1.993.419 voitures à 290 dollars seulement, c'est-à-dire, comme le font remarquer nos deux ingénieurs, le prix étant réduit au tiers, la demande a été 200 fois plus élevée.

B. Austin et F. Lloyd vont même jusqu'à prouver par des statistiques comparées que les hauts salaires ont déterminé aux Etats-Unis une baisse du coût de la vie.

En 1920, le taux moyen des salaires était représenté par l'indice 199 ; l'indice du prix de la vie était 226.

En 1924 l'indice des salaires est passé à 228 et l'indice du prix de la vie est tombé à 150.

Ainsi, observent-ils, les salaires ayant augmenté de 14 %, le prix de la vie a baissé de plus de 30 %.

Et poursuivant leur démonstration, ils donnent en parallèle des chiffres relatifs à leur propre pays, l'Angleterre.

En 1920 l'indice des salaires était de 230, l'indice du prix de la vie était de 283.

En 1924 l'indice des salaires était de 170, l'indice du prix de la vie est de 174.

La comparaison est donc à l'avantage de la théorie chère à nos deux fabiens.

Ainsi nous possédons une assez forte documentation sur le problème américain, mais de provenance bourgeoise. Quand pourrions-nous connaître l'opinion des automates du travail à la chaîne, oui, quand ?...

En 1926 la Société « Le Redressement Français » recevait le docteur Julius Hirsch, professeur à l'Université de Berlin, ancien Secrétaire d'Etat « socialiste » du Ministère de l'Economie Nationale. Cet excellent chien de garde du capital expliqua à l'honorable Société, composée de patrons et de directeurs d'entreprises, le miracle de la résurrection de l'industrie allemande après la catastrophe de l'inflation. Il prétendait que la rationalisation n'avait pas seulement comme but de réduire au minimum la perte de temps, mais aussi la dépense de fatigue humaine. Ces intellectuels social-démocrates sont souvent d'une exquise ironie ! Il s'extasia sur les abattoirs de Chicago (comme il dut, sans doute, s'extasier de 1914 à 1918 sur les abattoirs de la guerre impérialiste), où dix-neuf minutes s'écoulaient du moment où le porc est saisi par la patte postérieure, à celui où son jambon est embarqué dans le wagon frigorifique.

Le professeur Julien Hirsch exposa magistralement les quatre grands principes qui, selon lui, commandent la rationalisation du travail :

L'homme ne doit pas faire ce qu'une machine peut faire ; il faut préférer les frais de transport aux pertes du stockage ; le secret de fabrication est un mythe, il faut réduire les frais de distribution en vendant directement du producteur au consommateur.

Et, comme de bien entendu, notre social-démocrate tressa des couronnes à la noble Amérique du taylorisme, du fordisme, mais aussi du Ku-Klux-Klan, de la chaise électrique et autres « futilités ». (A cet égard, nous devons nous souvenir que Trotsky a lumineusement exposé l'attitude de la social-démocratie par rapport aux Etats-Unis dans son fameux discours dit « aux vétérinaires »).

Hirsch affirma que la rationalisation devait provoquer une hausse des salaires par la réduction des frais généraux, et une diminution des heures de travail par l'augmentation scientifique de la production, enfin un mieux-être général résultant de la plus grande faculté d'achat de l'ouvrier...

Ce nouvel Evangile de la social-démocratie internationale, après l'abandon du Manifeste immortel de 1848 par les de Man, Renaudel et compagnie, vient de trouver au Parlement français un champion en la personne de Spinasse, soutenu par les applaudissements unanimes des députés S. F. I. O.

Le grand patronat, les techniciens et les socialistes

se trouvent donc d'accord pour prêcher la rationalisation au prolétariat.

Qu'en pense celui-ci ? Voilà toute la question.

Il faut sans détour répondre que le prolétariat est profondément divisé sur ce point. Dans une usine, quelle qu'elle soit, les ouvriers s'affrontent en deux groupes rivaux : ceux qui acceptent le surmenage et ceux qui le combattent par les moyens les plus divers. Et, en toute franchise, il faut reconnaître qu'il y a de bons militants dans les deux groupes.

Quelles sont les raisons profondes de cet état de choses ? A notre sens, les différentes interprétations et solutions données au problème par les milieux révolutionnaires.

Dans son numéro du 15 mars 1927, *La Révolution Prolétarienne*, sous la signature de Max Emile, préconisait, comme conclusion d'une très bonne étude sur la rationalisation, le rejet pur et simple de cette méthode épuisante de production en disant même : « ...si les ouvriers sont unis pour la combattre, elle n'aura guère été qu'un projet ».

Lors du dernier Congrès de la C. G. T. U. à Bordeaux, les débats roulèrent, à notre avis, d'une façon un peu trop rapide sur cet important problème. Gaillard, qui rapportait, n'en fit qu'une analyse théorique en envisageant la question, non en ouvrant durement exploité, mais en fonctionnaire compilateur de revues, journaux et livres. Seul, le camarade Mahouy apporta le point de vue du prolétaire d'en bas, sortant de chez Citroën et de chez Ford. Malheureusement, il ne lui fut permis d'exposer son argumentation qu'en commission. Ce qui ressort de la résolution votée par le Congrès, touchant la rationalisation, c'est la revendication de la fixation de la vitesse de la chaîne par les ouvriers eux-mêmes. Ainsi, nous voilà déjà loin du rejet en bloc formulé par le camarade Max Emile. Et, comme, en l'occurrence, la réalité nous démontre qu'il est trop tard pour lutter franchement contre le principe même du taylorisme, il faut défendre vigoureusement l'idée du contrôle ouvrier.

Nous devons insister sur le danger momentané de scission que crée l'antagonisme entre les prolétaires acceptant l'intensification du travail pour des raisons que nous examinerons tout à l'heure et ceux qui s'y refusent plus ou moins résolument. En France, le patronat, toujours fortement individualiste, emploie des méthodes mixtes de travail. Dans certaines entreprises, le travail aux pièces, le travail au boni, oppose les exploités aux exploités ou encore les « piécards » à ceux qui sont rétribués à l'heure. Quels sont les motifs de ces rivalités ? Le favoritisme des contremaîtres dans la répartition du travail, l'excitation à l'effort, cause de nervosité dans les rapports entre camarades d'atelier, la jalousie vis-à-vis des plus habiles, des plus forts.

Mais enfin, dira-t-on, pourquoi beaucoup d'ou-