

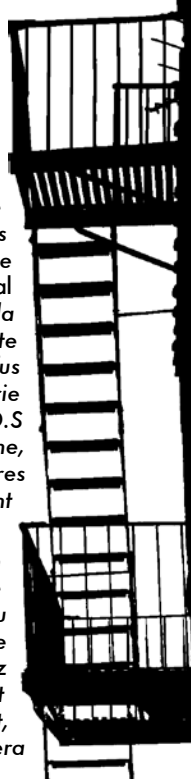
Le travail et son refus - 1

Voici comme premiers matériaux pour accompagner la réflexion concernant le travail deux textes qui ont été une première fois réunis pour accompagner une séance de ciné-club des Archives au cours de laquelle a été projeté le film *Blue Collar* précédé d'un diaporama de 1974 intitulé *Les Câbles de Lyon*. L'un est composé de larges extraits de l'introduction du livre *Le travail*, et après ?, publié en 1978, l'autre compile des extraits de *Lordstown 1972* ou les déboires de la General Motors, une brochure parue en 1977 et relatant des épisodes de la conflictualité de classe dans l'usine automobile de Lordstown. Cette usine a été construite ailleurs qu'à Detroit pour justement parer au refus du travail et de la hiérarchie tel que le film le restitue. En effet l'industrie automobile américaine fait proliférer la nouvelle figure qu'est l'O.S qui déborde de toutes parts et en particulier du rôle que lui assigne, patronat et syndicat, dans la production, les conflits sociaux et les autres aspects de la vie (logement, loisirs, etc), débordement ou dépassement que le premier extrait met en perspective à sa manière.

Après la projection de *Les doigts dans la tête* de J. Doillon en juin dernier, et la constitution d'un début de liasse autour du Groupe de Résistance Au Travail (GRAT), on continue ici à explorer cette veine du refus prolétarien du travail, refus concret, en situation, qui est d'une autre nature que le refus aristocratique du travail, le « ne travaillez jamais », un brin dandy qui snobe le prolétaire autant qu'il ne veut pas se salir les mains. Même si, comme chacun le sait maintenant, la révolution sera sans doute, aussi, un dîner de gala, on n'y portera pas forcément toujours des gants. Au-delà de ces considérations sur le linge – et en attendant –, comment faire, du côté des nombreux blues collars, même invisibles, sans le costume, même quand l'usine du passé est défunte, qu'on n'y a jamais – et c'est sans regrets – travaillé ?

« (...) C'est ça que je dis aux français les français ouvriers ils sont dans le même problème que nous, on est tous des immigrés, devant les riches que tu sois français, que tu sois juif, que tu sois arabe, que tu sois n'importe quelle race, t'es un ouvrier, ça y est c'est une race à part, ouvrier (...) » disait Mustapha du Collectif Mohamed en 1982 lors d'un journal télévisé, mais c'est déjà une autre histoire, une histoire qui se passe en banlieue sud dans les années 80, assez loin – pas tant que ça peut-être – des O.S. de Detroit. A l'assaut de la terre donc pour cette fois, et des mythologies prolétariennes diffuses qu'on choisit de questionner, qu'on aimerait contribuer à détruire ou reconstruire, à réexaminer en tous cas, nous proposons de parler des propositions et des angles d'analyses portés par ces textes.

Le projet serait de se servir de ces éléments comme matière pour élaborer collectivement.



Jeudi 9 juillet 2015 à Toulouse
Au Kiosk, 3 rue Escoussière, Arnaud Bernard

15h Auto-formation collective
Le travail et son refus

19h30 Projection - discussion
Blue Collar, Paul Schrader, 1978

Lordstown 1972 ou les déboires de la General Motors, Pomerol et Medoc, 2^{nde} édition, les éditions de l'oubli, 1977, extraits.

« Terminée en 1970, l'usine de Lordstown, qui possède les machines les plus modernes et les plus sophistiquées, avait été conçue comme un modèle du genre. Au lieu de cela, elle est devenue le "Woodstock" de l'industrie : cheveux longs et tenues hippies y sont de rigueur, et l'absence totale de discipline rend impossible le bon fonctionnement de la chaîne. En choisissant cette petite localité de l'Ohio, loin de Detroit et de ses habitudes en matière de construction automobile, la General Motors espérait rassembler une main d'œuvre jeune et totalement nouvelle. Elle l'a eue... »

L'Expansion

I.

Inaugurée en juin 1970, l'usine où l'on monte la voiture « super-compacte » Vega est revenue à plus de 100 millions de dollars à la General Motors (GM). La nouvelle unité de fabrication d'une conception ultramoderne et bourrée d'innovations technologiques, devait permettre de faire face à la crise que traverse l'industrie automobile américaine face à la saturation du marché et à la concurrence étrangère. Elle se trouve à Lordstown (Ohio). Selon le directeur général de Chevrolet, dont la division prenait en main l'usine, celle-ci représentait « un niveau de qualité qui n'a encore jamais été atteint, en matière de fabrication, dans ce pays ni probablement dans le monde entier ». Il ajouta que les 8.000 employés de Lordstown étaient « très attachés à cette usine ». « C'est la voie de l'avenir », observait, après une visite, un analyste boursier dans le Wall Street Journal. [...]

En février 1972, les ouvriers à Lordstown votent à 97% une grève pour riposter aux mesures de réorganisation et aux suppressions d'emploi décidées par la division montage de la GM (GMAD), qui a remplacé la division Chevrolet à la tête de l'usine. Mais les ouvriers dont l'âge moyen est de 24 ans n'avaient pas attendu la décision de grève pour passer aux actes.

Ils ne font rien, ils ne disent rien. Que veulent-ils ? Rien...

Cela s'est passé en juin dernier dans une entreprise moyenne de construction mécanique de la région parisienne. Entreprise sans histoires, au personnel plutôt jeune et peu organisé syndicalement. Un lundi matin, une grève éclate dans un atelier et se propage. Le soir, l'usine est arrêtée, mais le mouvement n'atteint pas l'encadrement. Celui-ci, au contraire, est surpris ; il n'a pas senti venir la grève. D'ailleurs, les visages des protestataires sont détendus, et la journée s'achève sans qu'aucune revendication ne soit déposée.

Situation inchangée le lendemain matin. Les effectifs sont là, au complet, bavardant, jouant aux cartes. La direction, perplexe, prend contact avec les représentants du personnel et les presse de définir l'objet de la grève. En vain : aucun thème revendicatif n'apparaît.

Le mercredi, les ateliers prennent un air de fête. Les grévistes y improvisent des saynètes, sortes de psychodrames involontaires, où la vie et les petits travers de l'entreprise sont joués avec bonhomie. Le patron est mis en scène sans insolence...

Le jeudi, la direction, désespérée, croit débloquer la situation en annonçant une prime de vacances de 300 F. Cette bonne nouvelle tombe complètement à plat. Les grévistes n'ont rien demandé et ne désirent rien d'autre, semble-t-il, que de laisser les machines au repos.

La semaine se termine sans autre péripétie, et le lundi suivant tout le monde est à son poste, sans complexe. La direction ne saura jamais quel démon a saisi l'entreprise.

Et le plus extraordinaire est que cette histoire est vraie.

Le Management, décembre 1972.

GRUPE D'AUTO-FORMATION COLLECTIVE

Lordstown 1972 ou les déboires de la General Motors, Pomerol et Medoc, 2nde édition, les éditions de l'oubli, 1977, extraits.



Et quels actes ! Selon le New York Review du 23 mars 1972, « Dès avant ce vote, les usines de Lordstown s'étaient acquises une triste célébrité : changements de direction, licenciements, sanctions disciplinaires, augmentation des défauts de fabrication, protestation des ouvriers contre l'accélération des chaînes de montage, coulage des temps, absentéisme élevé, accusations répétées de sabotage. La direction affirme que les ouvriers ont rayé les peintures, détérioré les carrosseries, les sièges et les tableaux de bord des voitures, et elle a offert 5.000 dollars de récompense à toute personne qui donnerait des renseignements sur un incendie qui s'est déclaré dans les circuits électriques de la chaîne de montage elle-même. » Le New York Times précise le tableau : « La production a été sérieusement désorganisée sur la chaîne de montage la plus rapide du monde... GM estime que la perte de production s'élève à 12.000 voitures Vega et à quelque 4.000 camions Chevrolet, pour une valeur d'environ 45 millions de dollars. La direction a dû fermer l'usine à plusieurs reprises

depuis le mois dernier après que les ouvriers eurent ralenti les cadences et laissé passer des voitures sur la chaîne sans effectuer toutes les opérations. »

A.B. Anderson, le directeur de l'usine, a déclaré : « Il y a des blocs moteurs qui sont passés devant 40 hommes sans qu'aucun d'eux ne fasse son travail. » La direction a également accusé les ouvriers d'actes de sabotage, d'avoir cassé des pare-brise, des lunettes arrière, d'avoir lacéré des garnitures, tordu des bras d'indicateurs de direction, mis des rondelles dans les carburateurs et cassé des clés de contact.

« Au cours des dernières semaines, une aire de stationnement d'une capacité de 2.000 voitures a fréquemment été remplie de Vegas, qui avaient dû être retournées à l'usine pour des réparations avant même d'avoir été expédiées aux concessionnaires. Ces deux dernières semaines, les ventes de Vegas sont tombées de moitié. »

En septembre 1971, donc avant la prise en main de l'usine par la GMAD, les ouvriers de la carrosserie avaient déclenché une grève sauvage. Le mécontentement n'avait donc pas pour unique cause le changement de direction.

Les gadgets automatiques et autres robots qui peuplent l'usine n'ont pas voulu être en reste et ont apporté leur contribution à la fête. Selon le Wall Street Journal, « les pistolets automatiques de peinture, au moment où ils doivent "se rappeler" si la voiture à peindre est un coupé, une limousine ou un break, ont tendance à s'affoler et à envoyer de la peinture dans toutes les directions, sur les vitres des voitures et sur tout ce qui se trouve à proximité. Une machine auxiliaire, qui avait pour tâche de présenter les pièces aux robots Unimates, est tombée en panne à maintes reprises par "surmenage des pièces maîtresses". La GM eut même la malchance de vendre au magazine Car une Vega défectueuse. Après examen des défauts de la voiture, les ingénieurs de Chevrolet diagnostiquèrent une "erreur de montage" due à un ordinateur, la voiture (qui avait une boîte automatique) ayant été montée avec la suspension avant du modèle à boîte manuelle à trois vitesses. »

Les faits rapportés ici, bien qu'ils aient pris une ampleur particulière à Lordstown et que la publicité faite par la GM à cette « usine modèle » ait contribué à les faire connaître, ne

sont pas limités à une seule usine. Il s'agit d'un phénomène qui touche l'ensemble de l'industrie automobile américaine. Et même un peu plus.

Le sabotage n'a pas été inventé à Lordstown. C'est une vieille tradition ouvrière, qui revient fort à la mode ces derniers temps, il permet, ici, de se détendre les nerfs en assouvissant une petite vengeance, et, là, de se gagner un peu de repos en attendant les réparations. Mais aux États-Unis on commence vraiment à sortir de l'ère du bricolage !

II.

Selon Ford, l'augmentation de la productivité dans l'industrie automobile, qui était de 4,5% par an de 1960 à 1965, est descendue à 1,5% pour la seconde moitié de la décennie. Cette baisse est liée à la stagnation des techniques de production. N. Cole, de la GM, estime que « dans notre branche, les possibilités de progrès technologique sont moindres que par le passé ».

Cette impossibilité de progresser est-elle due à des raisons purement techniques et scientifiques ? Certainement pas : toutes les connaissances qui permettraient d'automatiser à fond la production des automobiles, et de bien d'autres marchandises, existent ; mais elles ne peuvent pas être mises en application parce que les rapports de production freinent le développement des forces productives.

Il y a vingt ans, Norbert Wiener, le fondateur de la cybernétique, considérait que les usines entièrement automatisées pourraient être construites en l'espace de quelques années à partir de principes théoriques déjà élaborés. Après avoir montré comment les deux dernières guerres mondiales avaient permis d'importants développements technologiques à partir de découvertes auparavant inutilisées, il imagine l'impact d'un nouveau conflit de grande envergure qui exigerait à la fois le maintien de la production industrielle et une mobilisation importante dans l'infanterie. « Nous sommes aussi avancés déjà dans la voie du développement d'un système unifié de machines à commande automatique que nous l'étions pour le radar en 1939... Le personnel d'habiles amateurs de radio, de mathématiciens et de physiciens, qu'on avait si rapidement convertis en ingénieurs électriciens en vue de la construction du radar, est toujours disponible pour la tâche, très voisine, de la construction de machines automatiques... La période d'environ deux ans qu'il a fallu pour utiliser le radar sur le champ de bataille avec un degré élevé d'efficacité serait à peine dépassée par la durée d'évolution de l'usine automatique. »

Wiener décrit de façon théorique, mais en rentrant dans les détails, ce que pourrait être une usine automatique centrée sur un ordinateur. Il cite l'usine d'automobiles et la chaîne d'assemblage comme des cas particulièrement favorables à l'application de ces techniques.

Le capitalisme s'est révélé incapable d'effectuer cette révolution technique. Il existe bien sûr des machines automatiques très perfectionnées et même de grands ensembles de production qui excluent presque toute intervention humaine. L'automation concerne des industries en expansion qui peuvent investir les capitaux nécessaires Elle exige que la forme des marchandises produites ne varie pas trop souvent et que les ventes soient assurées. Les « spécialistes » estiment que seulement 8% de la production américaine, en se basant sur le nombre de travailleurs employés, est automatisable.

Certains idéologues essaient de faire passer cette faiblesse pour le comble de la bonté : « La sagesse empirique réside peut-être - en France - dans une certaine lenteur des "conversion"

GROUPE D'AUTO-FORMATION COLLECTIVE

Lordstown 1972 ou les déboires de la General Motors, Pomerol et Medoc, 2^{nde} édition, les éditions de l'oubli, 1977, extraits.

ménage à la fois les finances et les hommes. Quand Renault a créé l'usine de Flins, il aurait pu réduire de 88% le nombre des ouvriers (tout au moins dans une partie de l'usine) en poussant au maximum concevable l'automatisation des chaînes. Renault a bien fait ; mais ses partenaires du Marché commun auront ils autant de scrupules ? Un bienfait est toujours coûteux. » (Devaux, Automates, Automatisation, Automation)

Si Lordstown est l'usine automobile la plus moderne du monde, et si les dirigeants de la GM n'ont pas eu les scrupules de Renault, elle est loin d'être une usine automatique. « Certaines tâches d'OS ont été confiées à des machines, mais il est très rare que celles-ci présentent un progrès technique important ou transforment de façon révolutionnaire la nature des tâches restantes... Le directeur général de Chevrolet a écrit que la machine à souder automatique "évitait à l'ouvrier le maniement des pesantes pinces à souder" mais aussi - ce qui est sans doute plus proche du fond de sa pensée - qu'on a "mécanisé" des secteurs qui, normalement, risquent d'être des sources de défauts dus aux insuffisances humaines. D'ailleurs, on ne peut attendre d'un ouvrier qu'il fasse à la main cent grosses soudures à l'heure... Les machines qui ont le plus d'impact sur le travail des ouvriers sont celles qui servent à rendre plus rigide l'organisation de la production et à redécouper le travail pour l'adapter au rythme rapide de la chaîne de montage. Les ingénieurs de la GM sont particulièrement fiers de leur technique d'intégration des opérations. Une de leurs grandes ambitions était "d'utiliser la technologie de l'ordinateur" afin de rendre le travail de chaque ouvrier "plus facile à accomplir et, en même temps, plus précis", il revient moins cher d'augmenter la précision et la cadence du travail de production que de remplacer les ouvriers par des robots plus rapides : les machines remplacent plutôt les vérificateurs et les surveillants que les ouvriers non qualifiés. »

On le voit, l'automatisation ne concerne pas l'ensemble du processus de production. La machine remplace rarement l'ouvrier, elle sert plutôt à encadrer et à rythmer son travail. On fait effectuer par des automates ce qui freine la vitesse de fabrication. Cela permet d'augmenter les cadences. Le travail est plus con et plus pénible ; l'ouvrier est mieux enchaîné à son poste de travail et mieux contrôlé. « Les ordinateurs chargés du réglage se comportent comme leurs homologues humains de toujours, en plus inexorables. Par exemple, l'ALPACA (Assembly Line Production and Control Activity) "donne à chaque ouvrier le temps qu'il faut pour accomplir sa tâche". » Dans une interview parue dans le New York Times du 23 janvier 1972, le président de la section syndicale de Lordstown déclare : « C'est la chaîne la plus rapide du monde. Les gars n'ont que 40 secondes pour faire ce qu'ils ont à faire. La direction fait ses calculs et nous dit qu'elle n'a ajouté au travail qu'une seule petite chose. Sur le papier on peut croire que l'ouvrier a assez de temps. Mais quand on n'a que 40 secondes, la moindre chose qui vient s'ajouter peut vous tuer. » [...]

Ne pouvant augmenter suffisamment la productivité du travail par le développement du machinisme, les entreprises tentent d'y remédier en intensifiant et en rationalisant l'effort de leurs employés. Cela ne se limite évidemment pas à l'industrie automobile. Ces mesures par exemple touchent de plus en plus les employés de bureau.

Malheureusement pour eux, les patrons se heurtent à une main-d'œuvre de moins en moins docile. Cette résistance s'est exprimée depuis la fin des années 60 par une augmentation des grèves sauvages et des arrêts spontanés de travail, mais aussi par l'absentéisme, le « turnover » et le sabotage larvé.

L'absentéisme : il s'est développé en particulier parmi les travailleurs à la chaîne. À la GM, chez Ford et chez Chrysler l'absentéisme a doublé en dix ans. Il est de 5 à 10% en moyenne.

Lordstown 1972 ou les déboires de la General Motors, Pomerol et Medoc, 2^{de} édition, les éditions de l'oubli, 1977, extraits.

5% des absents le sont sans motif à la GM. Ford a dû embaucher des étudiants à temps partiel pour remplacer les travailleurs (10%) qui sont absents les lundis et les vendredis.

Les ouvriers américains ne sont pas les seuls à avoir pris l'habitude d'allonger leurs congés. Dans un article du Monde (08.10.71) sur la situation sociale italienne, on pouvait lire : « À ces maux s'ajoute l'absentéisme, devenu la maladie chronique d'une partie du personnel italien. On estime que, par roulement, sept travailleurs sur cent sont absents chaque jour dans la métallurgie et la mécanique au nord de l'Italie, la proportion passant à 12% dans la région de Naples. Le taux d'absentéisme aurait progressé de 15 à 20% en quelques mois. »

Le « turnover » : les travailleurs ont la bougeotte et changent facilement d'emploi, ou, après avoir amassé une certaine somme d'argent, s'arrêtent de bosser pour un moment. Le taux des départs chez Ford a été en 1969 de 25%. Des ouvriers partent en milieu de journée sans même prendre leur paye.

Ces comportements sont surtout le fait des jeunes, mais les jeunes générations ne se calmeront certainement pas beaucoup en vieillissant. D'après Malcolm Denise, directeur du personnel chez Ford : « L'ouvrier d'usine des années 70 renâclera de plus en plus devant le rythme et le travail uniformes des chaînes de montage. »

La peur de perdre son emploi n'a pas joué à Lordstown : « Dans beaucoup de cas, les pères des jeunes ouvriers de l'automobile travaillent dans les industries de l'acier et du caoutchouc et ont vu leurs emplois menacés par les difficultés causées à leurs usines par la concurrence étrangère. Mais la menace du chômage et les pressions exercées par les parents, la presse et les élus locaux, n'ont à ce jour que peu d'effet sur les jeunes ouvriers "gauchistes" (en anglais : militant) qui ont engagé la lutte contre GM en octobre dernier. » La direction a organisé des séances de « sensibilisation » pour calmer les travailleurs, mais en vain. [...]

Il est exact que le travail à la chaîne soit à la fois pénible et répétitif, mais il est faux de dire que le simple fait d'être répétitif soit pénible en soi. Il y a des travaux qui ne sont pas répétitifs et qui sont plus pénibles que le travail à la chaîne. Il y a des activités – faire l'amour, faire de la balançoire – qui sont répétitives sans être pénibles. Si le travail de montage est pénible, ce n'est pas d'abord parce qu'il est répétitif mais parce que c'est du travail.

Ce qui caractérise le travail à la chaîne c'est que l'activité de l'homme y est directement dominée, organisée, rythmée par celle de la machine, incarnation du capital. Contrairement à de nombreux travailleurs, l'OS perd la possibilité de participer à la gestion de sa propre aliénation. Son activité est asservie au capital, non seulement dans ses buts, mais aussi dans sa forme même. Il perd l'illusion de la liberté, mais aussi la liberté de se faire des illusions. Il sait que si son travail est pénible, ce n'est pas parce que ses collègues sont paresseux, ou que son chef est un incapable, mais parce que sa vie est colonisée par le capital.

La critique bourgeoise du travail à la chaîne ne propose comme solution que la participation des travailleurs à la gestion de leur propre aliénation. Ce réformisme est une résurgence de celui que Marx critiquait déjà chez Proudhon : il « propose à l'ouvrier de faire non seulement la douzième partie d'une épingle, mais successivement toutes les douze parties. L'ouvrier arriverait ainsi à la science et à la conscience de l'épingle. » (Misère de la Philosophie)

Mais Lordstown, ce n'est pas seulement la manifestation de l'incapacité du capital à affronter les problèmes fondamentaux que lui pose son propre développement, c'est aussi l'apparition de la réponse communiste aux questions qu'il ne sait pas résoudre.

GROUPE D'AUTO-FORMATION COLLECTIVE

Le travail, et après... , Danièle Auffray, Thierry Baudouin, Michèle Collin, éditions Jean-Pierre Delarge, 1978, extraits de l'introduction.

(...) Mais le problème n'est pas là non plus. Il ne s'agit pas de rechercher tous les moyens complexes (politique, idéologique) par lequel l'économique finalement impose sa loi, mais de comprendre que du point de vue de l'acteur social, ce n'est pas sur ce terrain que la lutte est menée. Il s'agit de comprendre que la lutte du dominé ne se fait pas contre le – c'est-à-dire symétriquement au – mécanisme d'exploitation du dominant. L'analyse de l'exploitation, de l'aliénation ne donne pas mécaniquement comme par reflet l'analyse de la lutte de l'exploité, de l'aliéné. En d'autres termes, l'institué n'est

Prenons pour commencer un exemple simple : l'absentéisme. Il est aisé et commun de le définir comme résistance au travail. Mais c'est là analyser l'acte dans la définition même que lui donne le capital, définition négative : absent de l'entreprise, non-travail. C'est, bien sur, parfaitement faux, parfaitement insuffisant. Le travailleur ne dit pas : « Aujourd'hui je n'ai pas été travailler », mais une femme, un homme, un jeune dit aujourd'hui : « J'ai passé une journée à dormir, à peindre mes volets, à dessoûler... » Dormir, dessoûler, peindre ses volets ne sont pas des variables



pas l'inverse de l'instituant. C'est tout le contraire. La réalité, la force de la lutte, c'est de se placer ailleurs, en dehors du système contesté. Il n'y a pas dans un processus social qu'une « réaction contre », un dysfonctionnement du déterminisme mais l'affirmation d'exigences écrasées par ce déterminisme, besoins biologiques, besoins sociaux... dont, par définition, on ne trouve nulle trace dans le système dominant. Voilà pourquoi les théories sur ce système dominant sont dominantes, qui réduisent des pratiques infiniment diverses à l'unidimensionnel, à la seule référence au système qu'elles remettent en cause.

scientifiques, on les élimine. Au mieux, parlera-t-on de reproduction de la force de travail, ce qui revient au même. Une fois répertoriées, les pratiques déterminées par chaque instance (économique, politique, idéologique), on notera in fine le « vaste champ imprécis de la vie quotidienne », zone obscure, non pas qu'elle échappe au système d'instances, mais que l'on n'a pas réussi encore à classer avec précision. Le centre est à tel point fascinant qu'on ne saurait imaginer des pratiques ne se référant pas totalement à lui : l'objet des luttes est assimilé directement à contrario à l'objet de l'exploitation. [...]

ARCHIVES GETAWAY

Le travail, et après..., Danièle Auffray, Thierry Baudouin, Michèle Collin, éditions Jean-Pierre Delarge, 1978, extraits de l'introduction.

L'analyse en est exactement là qui ne décrit les pratiques qu'à travers le déterminisme travail - famille - patrie, et ses révoltes que contre travail, famille et patrie. Dérisoire et totalitaire. Des exigences, des besoins sociaux sont chaque jour esquissés dans les luttes qui dépassent totalement ce cadre et que nous ignorons. Car le travail déqualifié (c'est-à-dire, comme on le verra, le travail polyvalent du travailleur omniquifié, qui fonde notre analyse n'est rien d'autre qu'une brèche, un barreau qui saute, dans les rapports de production. L'homme n'est plus esclave de son travail mais du travail. Il apparaît brusquement que la domination ne se situe pas dans la réalisation d'un travail (vol de plus-value, de la propriété de la machine, de points de qualification) mais dans sa finalité en tant que satisfaction des besoins, des désirs. [...]

L'exploitation du travail n'est qu'un lieu minuscule dans le champ de la satisfaction des besoins. Le propre de ce lieu, ce en quoi il est prison, c'est qu'il nie ces besoins : l'homme, l'OS est une force de travail qui produit et se reproduit, « masse d'ouvriers qui ne sont qu'ouvriers, force de travail coupée du capital ou de toute espèce de satisfaction, même bornée », dit Marx, prolétaires.

Or les luttes actuelles sont précisément évasions. Ce n'est pas en tant que prolétaires que les travailleurs luttent car être prolétaire c'est « n'être rien ». C'est parce que justement, ils sont prolétarisés qu'ils réagissent. Nous ne sommes pas rien. Mais alors qui sont-ils ? Les topiques althussériennes nous disent pourtant que l'on ne peut être que P. (prolétaire), P.B. (petit-bourgeois) ou B (bourgeois), T.P. (travailleur improductif). C'est analyser la société selon les critères du capital. C'est le capital qui voudrait bien qu'il n'y ait que

des P, et des PB ou des B, c'est-à-dire des gens ne se définissant exclusivement qu'en fonction des rapports de production dans lesquels le capital les contraint de rentrer. Chacun ne serait qu'objet de l'histoire, histoire du capital. Mais au-delà de la résistance au travail, par rapport au travail, l'on voit aussi des corps, des races, des sexes, des habitants d'un pays qui parlent : nous ne sommes pas des prolétaires mais des femmes, des immigrés, des Bretons... à qui l'on a volé notre corps, notre pays, notre région. Le prolétaire n'a pas de patrie, il se la réapproprie, il n'a pas de corps (rien qu'une force de travail différenciée), il se le réapproprie. La mort de l'idéologie du travail, c'est la fin du temps où le prolétaire accepte son rôle de prolétaire, c'est-à-dire accepte de ne se définir que par rapport à son rôle dans la production, à son exploitation ; tant il apparaît nettement aujourd'hui et pour la première fois que ce rôle n'est que néant : O.S., non-qualifié, force de travail pure... zéro, boulot, métro, dodo. Non seulement il apparaît que l'homme n'est plus producteur de choses, c'est-à-dire de besoins, mais producteur de marchandises, mais encore n'est-il même plus producteur, mais chose produisant des choses. Le mort a englouti le vivant. Et bien, ce ne sont pas des choses, des morts qui se battent mais des hommes, des femmes qui affirment leur spécificité au-delà de leur rôle productif. Par là, ils redeviennent sujet de l'histoire, rejoignent l'universalité.

Chercher alors dans ces affirmations des « analyseurs du centre » est singulièrement réducteur. [...]

L'observateur croit-il que les gens ne se battent que pour lui révéler à lui « analyste » la réalité sociale ? Fascination du centre mais aussi position centrale de la théorie à qui tout se rapporte :

GROUPE D'AUTO-FORMATION COLLECTIVE

Le travail, et après..., Danièle Auffray, Thierry Baudouin, Michèle Collin, éditions Jean-Pierre Delarge, 1978, extraits de l'introduction.

L'analyste nous décrit les grèves comme des analyseurs d'un système qu'il peut dès lors nous expliquer. En fait, le rapport au centre que cette vision affirme est due à l'opposition entre des pratiques diverses et la théorie, pratique différente des autres en ceci qu'elle est totalisante, c'est-à-dire totalitaire. La réduction de la signification des luttes à une lutte contre, par rapport au centre, est presque obligée par la situation de cet acteur social particulier qu'est le sociologue.

En fait, si les choses ont un sens, si les « masses » se passent d'une avant-garde, c'est bien que l'analyste n'est pas la grève mais l'exploitation quotidienne du travailleur, que l'analyste n'est pas le sociologue mais ce travailleur qui déclenche la lutte sur cette exploitation.

Cette lutte révèle bien plus les exigences sociales nouvelles, une potentialité de besoins jusqu'ici réprimés que le système de répression. Pour observer ces mouvements, il faut se retourner, regarder dans le sens du centrifuge. Dans cette optique, l'absentéisme, pour reprendre le même exemple, ne s'explique pas par le fait que le travail est de plus en plus pénible (explication par le « contre ») mais par le moindre attachement technique et idéologique qu'implique l'organisation actuelle du travail. Dès lors que la pression se fait moindre, que l'interstice naît, jaillissent des besoins sociaux refoulés. Mais quels sont-ils au-delà du non-travail, au-delà aussi de leur récupération par d'autres sphères (travail au noir, entretien du capital immobilier...) ?

Voilà la seule vraie question, évasion vers quoi ?

Notre démarche est double : d'une part, nous mettons en avant un concept

unifiant, propre selon nous à expliquer le renouveau des luttes ouvrières, l'O.S. c'est-à-dire l'ouvrier-masse, l'ouvrier sans qualification et interchangeable. révélant, de par sa situation même au « centre » du processus actuel de production, la vacuité de l'idéologie de la valeur-travail ; d'autre part, nous affirmons la nécessité d'une prise en compte, totale et sans arrière-pensée récupératrice, des spécificités mises en avant par ce même O.S. — sexe, race, territoire — spécificités qui renvoient à des marges, des périphéries dans le système de valeurs actuelles.

Mais quels rapports faut-il établir alors entre le centre et la périphérie, entre l'O.S. comme acteur signifiant et comme acteur se choisissant délibérément dans un « ailleurs » ?

Serge Mallet analysant les « points forts » du capital — les industries de pointe et leur personnel de techniciens — en déduisait les points forts de la lutte des classes. Il ne faisait là d'ailleurs qu'œuvre très marxiste, contrairement à ce que certains ont pu dire à l'époque. Rappelons en effet qu'on trouve chez Marx la notion de « centre le plus développé industriellement » comme « levier de la révolution » même si c'est d'un clivage géographique à l'intérieur des pays industriels qu'il s'agit (en l'occurrence ce centre est l'Angleterre) et non d'un clivage sociologique à l'intérieur de la classe ouvrière d'un pays. La conscience de classes s'élève « naturellement » au plus haut degré dans ces points forts — au centre, car les deux notions sont confondues. La périphérie où les points faibles ne sont vus que comme secteur en déclin dont les luttes sont vouées à l'échec car les couches qui en sont porteuses sont vouées à la disparition.

C'est cette idée de l'adéquation des

points forts du capital et du travail que remet en cause H. Lefebvre dans un article du premier numéro de la revue « Autogestion » (1) :

« En toute société on peut percevoir des points forts, dont l'ensemble constitue son armature, ou si l'on veut sa structure. L'état existant repose sur ces points forts. Les hommes de l'État s'occupent de colmater les fissures par tous les moyens dont ils disposent autour des lieux renforcés, rien ne se passe dès qu'ils sont consolidés. Entre eux se trouvent des points faibles ou même des lacunes. C'est là qu'il se passe quelque chose. Des initiatives, des forces sociales agissent, interviennent dans ces lacunes, les occupent, les transforment en points forts ou au contraire en « autre chose » que ce qui existe de façon consolidée ».

L'analyse dépasse alors le simple niveau économique pour prendre en compte la situation socio-politique générale. Les « points faibles » ne sont pas forcément les secteurs en déclin mais le terrain sur lequel l'État par définition ne s'attend pas à être attaqué. Et Lefebvre de citer comme points faibles possibles (en 1966 !) l'université, la vie rurale des régions situées au sud de la Loire, les nouveaux ensembles urbains...

L'adéquation marxienne entre le centre comme point de départ de la révolution (la classe ouvrière la plus avancée et la plus concentrée) et comme objectif à abattre (l'État central) cache en fait le problème de la représentation, feint d'en faire l'économie : le centre abat le centre, mais c'est par l'opération de la dissolution des différentes volontés particulières— par exemple de sexe, de race, de territoire —

dans une « volonté générale ».

« La crise politique contenue dans la crise de la représentation est une crise de la centralité, le centre représente l'universel, la somme des intérêts particuliers (Hegel) ».

Or l'O.S. ne se « représente » pas tant en tant que partie de la classe ouvrière. Il est au cœur même de cette crise de la représentation. Il est au centre du système productif mais refuse de se penser comme tel, car il refuse de se faire représenter sous la figure de l'intérêt général. En ce sens il n'y a déjà plus de centre.

Aux divers sens du mot périphérie : pays ou régions sous développées, banlieues, etc... mais aussi périphéries sociales et politiques : jeunes, femmes, marginaux, on n'accorde généralement qu'une importance de « révélateur du fonctionnement du centre ». Les marges là encore ne sont pas prises en compte pour elles-mêmes mais comme enjeu d'une tactique cherchant toujours à viser le cœur du centre. La logique centraliste reste, même si elle est quelque peu réformée. Ce qui nous semble important au contraire dans les luttes que nous présentons, luttes d'O.S., femmes, immigrés, allogènes..., c'est qu'elles se révèlent comme un centre non centre, s'exprimant à travers ses spécificités. Ces spécificités ne sont pas des analyseurs du centre. Face à chaque spécificité, ce qui pourrait servir de centre est lui-même miné par d'autres spécificités.

[...]

(1) Autogestion n°1, Décembre 1966, H. Lefebvre : « Problèmes théoriques de l'autogestion » p. 64.

GROUPE D'AUTO-FORMATION COLLECTIVE

Dans le bastion de l'industrie automobile de Detroit, 3 prolos figurant une classe ouvrière hétérogène, pas moralisée, pas zélée au travail, se révoltent à leur manière contre l'usine et ses cadences, le pouvoir du syndicat, contre le travail et la vie qui va avec. Un film culte de l'autonomie française (fin 70, début 80), paraît-il.



Groupe d'Auto-formation Collective ?



Ce groupe se réunirait régulièrement dans une périodicité décidée par ses participants, de manière ouverte, mais en comptant sur une certaine assiduité de ses membres, du moins pour le temps de l'exploration d'un thème, ce qui permettrait que la fonction « auto-formation » s'expérimente réellement et que la prise en charge collective puisse être effective. Il s'agirait d'aborder ensemble une question avec l'aide de quelques documents tirés des fonds ou collectés pour l'occasion, à lire, écouter, regarder, chez soi ou ensemble selon les cas, et partager des manières de comprendre, d'analyser, de réfléchir à partir de ces matériaux et de tout ce que chacun pourra amener d'expériences, de points de vue... L'objectif est de contribuer à forger l'autonomie politique et pratique dont les chemins sont loin aujourd'hui de se tracer d'eux mêmes et d'inventer des outils de réflexion et d'analyse politique adéquats au présent qui font cruellement défaut.

Si tel est l'enjeu, il est évident qu'on devra se garder de reproduire les formes éculées et stériles de la « formation » pratiquée par un certain nombre de groupes et partis militants : ni exposés, ni cours, ni séminaires, pas même d'université fut-elle proposée comme populaire, pas d'élèves, encore moins de maîtres... l'élaboration collective doit se construire de manière à ce que chacun y trouve sa place, et à ce que s'il y a de l'expertise, elle y circule. A part peut-être le désir d'en découdre, évidemment aucun pré-requis n'est nécessaire pour venir, et, surtout, aucun pré-requis théorique n'est attendu des futurs participants.

A priori, on pourra discuter de beaucoup de choses, même si d'où ça parle a aussi son importance, on aura même le droit d'avancer des hypothèses branlantes ou critiquables (si ce n'est pas dans ce type de lieu, où cela serait-il possible ?), il faudra donc aussi être patient, même si c'est possible de ne pas l'être, en tout cas une certaine bienveillance est de mise pour désinhiber les uns et les autres autant que l'invention le nécessite.

Les matériaux à partir desquels la séance sera proposée seront diffusés à l'avance pour que ceux qui voudraient participer puissent en prendre connaissance au plus tôt et qu'ainsi il soit possible d'entrer dans le vif de sujet et nous en servir de support pour forger quelques idées politiques, valables et subversives, ensemble.

