Automation, grèves et chômage aux Etats-Unis

Autor(en): **Jaccard, Pierre**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique et sociale : bulletin de la Société d'Etudes Economiques et Sociales**

Band (Jahr): **21 (1963)**

Heft 3

PDF erstellt am: **20.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-135631

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Documents

Automation, grèves et chômage aux Etats-Unis

Pierre Jaccard
professeur à l'Ecole des sciences sociales et politiques
de l'Université de Lausanne

La caractéristique de notre temps, c'est *l'accélération du progrès technique.* Autrefois, plus d'un millénaire s'est passé entre la découverte du moulin à eau, en Asie mineure, peu avant l'ère chrétienne, et la généralisation de son emploi, en France, au Moyen Age. Plus tard, il a fallu un siècle d'adaptations et de perfectionnements pour que la « marmite » de Papin et la « pompe à feu » de Newcomen deviennent la machine à vapeur vraiment utilisable de James Watt: nous sommes en 1780, à l'époque de la révolution industrielle. Aujourd'hui, le délai entre l'invention et l'application s'est encore abrégé: vingt ans entre la mise au point de la bombe atomique, pendant la dernière guerre, et le lancement, au début de 1962, du cargo américain « N. S. Savannah », où pour la première fois l'énergie nucléaire a trouvé un large emploi non militaire. Enfin, dix ans ont suffi pour que se vulgarise dans le monde entier la fabrication des transistors. Aussi doit-on s'attendre à ce que l'automation, dernier mot de la technique industrielle, s'impose chez nous plus vite qu'on ne le croit.

Cette nouvelle forme de production est courante déjà dans les grandes entreprises, où elle se trouve favorisée par la concentration générale de la puissance économique. Aux Etats-Unis, l'industrie chimique est déjà complètement automatisée et la métallurgie s'engage dans cette voie. On dit que les aciéries, dangereusement concurrencées par l'Europe, se préparent à une massive reconversion: un nouveau combinat serait installé prochainement avec un degré d'automation si élevé que quatre cents ouvriers seulement assureraient une production égale à la moitié de celle de la France. Un projet que Louis Armand, dans une étude sur les « transports modernes », jugeait déraisonnable en 1953, a été néanmoins réalisé en 1957 en Ohio: il s'agissait d'un pipe-line pour le charbon, d'une longueur de 180 km., allant de la région des mines aux centrales électriques de Cleveland. Le succès de cette entreprise a valu à son promoteur, George Love, d'être appelé, en 1961, à la présidence de Chrysler, dont il n'a pas tardé à revivifier les affaires[1].

Même le travail de bureau s'automatise aujourd'hui rapidement: un constructeur américain sort d'usine, chaque semaine, deux calculatrices électroniques valant chacune près de deux millions de dollars et faisant en quelques minutes des opérations qui auraient pris des mois à des dizaines d'employés. L'amoncellement du courrier postal dans les offices centraux oblige à mécaniser non seulement l'oblitération, mais aussi le tri des lettres. Déjà, une société d'Alexandra, en Virginie, curieusement appelée Intelligent Machines Research Corporation, a mis en service un appareil capable de lire des adresses dactylographiées: cet œil électronique reconnaît les noms des dix-huit principales villes américaines, sort de la masse les envois portant ces noms et les achemine vers leur destination. « L'automation,

[1] *Hommes et Mondes*, juillet 1953, p. 184. — R. SHEEHAN: « Coal Man at Chrysler », *Fortune*, sept. 1962, p. 105.

aurait dit le Postmaster General, est notre seul espoir d'assurer le service postal aux Etats-Unis. » En effet, le débit annuel de 26 milliards d'envois, en 1940, est passé aujourd'hui à plus de 60 milliards, sans que rien ne laisse prévoir un ralentissement. 540.000 personnes sont responsables de cet énorme courrier qui représente, à lui seul, les deux-tiers du trafic postal universel.

Selon le professeur Barish, de New York University, l'économie des Etats-Unis, serait en mesure, en l'an 2000, de mettre sur le marché en une seule journée autant d'objets qu'elle en fabrique aujourd'hui dans la semaine de quarante heures — pour autant, bien sûr, qu'elle maintienne son rythme d'accroissement et, surtout, qu'elle trouve des débouchés. Tout cela pose des questions nombreuses et difficiles. D'abord, comment expliquer ce vertige de production ? C'est que les besoins, dans le monde, sont immenses. Bien plus, les nations les plus favorisées se montrent insatiables. Toujours le progrès appelle le progrès. En effet, ce dernier crée toute sorte de commodités et d'habitudes dont on ne peut plus se passer. Déjà la famille américaine de la classe moyenne, qui s'établit dans les vertes banlieues des villes, à des kilomètres du centre des affaires, du ravitaillement et des écoles, doit pouvoir disposer d'au moins deux voitures pour le père, la mère et les enfants. Il y a dix ans, dans la périphérie de New York, on pouvait voir, à 18 heures le soir, à toutes les stations du chemin de fer, les épouses attendre, avec l'unique auto familiale, leur mari au retour de son travail. Aujourd'hui, plus personne, car Monsieur retrouve sa voiture personnelle à la gare, où il l'a laissée, le matin, dans de vastes emplacements de parcs réservés. Avec la seconde auto, Madame va et vient toute la journée pour ses emplettes et ses visites, pour conduire aussi et ramener ses enfants de l'école. Maintenant, déjà, les aînés demandent un troisième véhicule pour se rendre à la High School, plus éloignée, et pour sortir le soir. Une publicité insensée, dont le budget annuel s'élève à 14 milliards de dollars, excite tous ces désirs. Récemment, l'American Telephon and Telegraph Company, s'est engagée dans une vaste campagne publicitaire pour persuader les femmes d'avoir chez elles trois téléphones, le premier au corridor, le second à la cuisine et le troisième à la chambre à coucher. Le slogan choisi faisait appel à l'envie des unes et à l'orgueil des autres: «She's so lucky... has 3 phones!»

LES RISQUES ET PÉRILS DU PROGRÈS TECHNIQUE

Notons qu'en Europe et dans les pays en voie de développement, les masses citadines et aussi rurales ne rêvent que d'un semblable confort matériel. Or l'homme s'adapte mal à ce progrès accéléré: ses idées, ses mœurs, ses habitudes sont bouleversées. Il est touché surtout par les transformations apportées à son travail, lequel absorbe la plus grande partie de son temps et de ses préoccupations. Il n'arrive que rarement à maîtriser les techniques nouvelles de son métier. Les organisateurs et les chefs eux-mêmes sont débordés. La demande de produits nouveaux se fait impérative alors que l'appareil de production est entravé: il faut amortir l'outillage ancien, réorganiser les entreprises, modifier les routines du travail, se libérer de tout un ensemble de conventions, de règles et de lois dépassées. Les structures économiques et sociales, qui mettent du temps à se constituer, se transforment aussi avec lenteur. A la soif de bien-être et de nouveauté, l'invention répond plus vite qu'il ne faudrait: l'écart s'accroît entre la puissance des uns et le dénuement des autres. Le progrès technique exige des investissements énormes et des connaissances toujours plus nombreuses: rares sont les entreprises ou les peuples qui en peuvent disposer à leur gré. Les plus riches sont même ceux qui ont le plus de peine à se procurer les collaborateurs indispensables. En effet, l'incapacité de beaucoup d'hommes à remplir les tâches de la production moderne explique

le fait, au premier abord surprenant, que les pays depuis longtemps les mieux dotés en ingénieurs et techniciens sont précisément ceux qui souffrent le plus aujourd'hui de la pénurie générale de cadres et d'ouvriers qualifiés. On n'a toujours trouvé qu'une issue à cette contradiction: construire encore des machines et rationaliser davantage la production.

C'est un cercle vicieux auquel il est difficile d'échapper. Même en URSS, où la main-d'œuvre ne manque pourtant pas, cette mécanisation a été rendue nécessaire par le manque de personnel formé. L'économiste E.-L. Manévitch l'a dit: « Si notre productivité était restée en 1937 au niveau de 1928, il nous aurait fallu 8 millions d'ouvriers supplémentaires pour réaliser la production d'avant la guerre. De même, si la productivité ne s'était pas améliorée encore dans l'industrie lourde depuis 1940, nous aurions eu besoin de 3,5 millions d'ouvriers de plus pour assurer la production de 1950 »[1]. On comprend pourquoi le premier ministre Krouchtchev a dit, en 1959, que l'automation était sa « principale préoccupation ». En France, la technique nouvelle s'introduit dans l'industrie pour des raisons semblables: on manque d'ouvriers compétents alors qu'une main-d'œuvre excédentaire végète sur des terres non rentables ou des vignobles sans débouchés. C'est ainsi qu'on a vu la Régie Renault s'enorgueillir de posséder « l'atelier U5, l'un des plus automatisés du monde ». En 1959, les journaux suisses ont publié un coûteux placard publicitaire où cette marque proclamait ceci: « Dès l'instant où il est fixé sur la chaîne-transfert, et jusqu'à la fin de son périple, tout au long des trois cent quatre-vingt-huit stations de travail, le bloc-moteur n'est plus touché par la main humaine. Seize cerveaux électroniques déclenchent sur lui sept cent vingt-cinq opérations parfaitement coordonnées. Ces cerveaux ne connaissent ni lendemains de fête ni lassitude; il sont insensibles au froid comme à la chaleur et rien ne peut les distraire de leur tâche — pas même cette belle fille qui passe, pas même des soucis personnels ». Il est vrai qu'un dernier scrupule a fait dire à l'auteur de cette déplaisante comparaison qu'une partie de l'effectif des ouvriers congédiés par la nouvelle machine était affectée à des missions de contrôle et que certains étaient remplacés par des ingénieurs. Cette note finale, en petits caractères, donnait une information juste, mais incomplète: la diminution réelle du nombre des postes de travail, en pareil cas, est de 90 %.

Dans les pays industriels de l'Europe occidentale, l'automation n'en est qu'à ses débuts, mais elle bénéficiera des expériences faites récemment dans la commande à distance des engins interplanétaires. Sait-on qu'en Suisse, à Pallazuit, sur la route du Grand-Saint-Bernard, une centrale électrique entièrement automatisée n'a même plus de gardien ? L'arrêt ou le démarrage des groupes de turbines se fait par télécommande depuis l'usine d'Orsières, située à 7,5 km. de distance et 1000 m. plus bas dans la vallée ? Evidemment, ce système supprime les embarras de l'établissement d'un personnel à haute altitude, mais on pense bien qu'en se généralisant, il aurait ses répercussions sur l'emploi. En France, on s'est émerveillé de ce que la locomotive BB 9003 ait pu tirer, en 1955, un train spécial de 1800 t. par commande à distance, sans qu'aucun agent fût à bord: cet exploit de la technique ferroviaire n'est qu'un exemple, resté heureusement au stade expérimental, de la modernisation opérée dans les services de la SNCF. Les chiffres suivants montreront comment la productivité s'est élevée, de 1946 à 1961, dans cette vaste entreprise nationale. D'une part, le trafic, exprimé en unités de roulement (voyageurs-kilomètres + tonnes-kilomètres) a augmenté de 67,5 à 92,1 milliards. D'autre part, la rationalisation et la mécanisation du travail ont permis de réduire de 490.000 à 349.000 le nombre des employés: cela signifie que 140.000 agents ont été, en quinze ans, congédiés ou mis à la retraite sans être remplacés. Hâtons-nous de

[1] G. MATTHIEU: « Une nouvelle hygiène industrielle », *La Nef*, Paris, XII, 11, p. 136 (1955).

dire que l'opération a pu se faire sans trop de mal, grâce à l'expansion de l'économie française et à la prudence des dirigeants. Qu'adviendrait-il toutefois si l'ensemble de l'industrie s'engageait trop vite dans la même voie ?

En fait, cette éventualité n'est pas à craindre en Europe, pour le moment, parce que l'évolution technique et l'organisation du travail sont encore loin du niveau atteint aux Etats-Unis. C'est tant pis pour notre confort matériel, mais tant mieux pour la sécurité de l'emploi. En effet, nous nous trouvons encore dans ce que le sociologue Alain Touraine, dans une étude de 1955 sur les usines Renault, a nommé la phase B de l'évolution du travail industriel, marquée par l'emploi massif, sur des machines-outils, d'ouvriers à peine instruits. Cette phase B est transitoire. Elle a succédé à l'ancien artisanat, représentant la phase A, où travaillaient des hommes longuement formés, mais peu nombreux. Tôt ou tard, à la suite des Etats-Unis, nous allons entrer dans la phase C, celle de l'automation, où seuls des experts, que Ford appelait déjà les «nouveaux artisans», seront requis pour assurer la production. En attendant, grâce à une heureuse conjoncture, nous jouissons du plein emploi et, pour quelques pays d'Europe occidentale, du suremploi. Mais certains indices font penser qu'avec le perfectionnement technique, entraîné par la concurrence internationale, nous allons connaître à notre tour, si nous n'y prenons garde, le paradoxal chômage dont souffrent les Etats-Unis depuis 1957. Aussi doit-on suivre avec attention les expériences faites à ce sujet de l'autre côté de l'Atlantique.

LE SOUS-EMPLOI EN PLEINE PROSPÉRITÉ

Longtemps après la guerre, les Américains ont craint le retour des années de chômage intense qui avaient suivi la débâcle de 1929. Rappelons qu'en 1940 encore, ils comptaient 14 % de sans-travail dans leur population active. Or en 1955, l'économiste Peter-F. Drucker les surprit en déclarant dans le *Harper's Magazine*, que les Etats-Unis devaient s'attendre à une pénurie plutôt qu'à une surabondance de main-d'œuvre: la croissance démographique, l'augmentation des besoins chez les consommateurs et l'insistance des syndicats à réduire la durée du travail pèseraient d'un poids toujours plus lourd sur les forces de production disponibles, tant humaines que matérielles. C'est pourquoi l'industrie américaine fit appel si fortement alors à la main-d'œuvre noire, mal employée dans le Sud, et se lança dans une vaste expansion de son outillage. Trois ans plus tard, US Steel congédiait 50.000 et General Motors 70.000 agents. Depuis lors, l'Etat doit assurer la subsistance de 5 millions de chômeurs. Pourtant, l'économie américaine reste vivante: le revenu national brut, qui était de 285 milliards de dollars, en 1950, et de 484 milliards, en 1959, s'est élevé encore à près de 550 milliards en 1962. Sans doute, la production n'augmente-t-elle pas plus de 3 % par an depuis quelques années, mais il ne faut pas oublier que les débouchés extérieurs se restreignent et que le marché intérieur est saturé. Nulle part au monde les familles n'ont tant d'aisance: 60 % sont propriétaires de leur demeure (bien qu'avec hypothèques), 95 % ont un réfrigérateur, 92 % une machine à laver, 84 % une télévision, 77 % une auto et 13 % une seconde voiture. Bien plus, 35 % des jeunes gens et jeunes filles âgés de 18 à 22 ans ont le privilège de poursuivre leurs études à temps plein, avant d'entrer dans la vie professionnelle. Pourquoi cette économie si prospère n'arrive-t-elle pas à donner du travail à 6 % de sa population active ? C'est que la crise de 1958 a été de nature technologique et non économique: sa cause majeure était le remplacement de l'homme par la machine. La mévente de certains produits n'a été qu'un facteur aggravant, mais secondaire. Même s'il n'y avait pas

eu marasme dans l'industrie automobile, d'importants contingents d'ouvriers auraient été congédiés. La preuve en est que ce licenciement continue: en 1962, plus de 300.000 ouvriers sur 16 millions (2 % de la main-d'œuvre industrielle) ont perdu leur emploi du seul fait de la mécanisation du travail. C'est pourquoi le chômage de 1958 n'a pas eu de fin: nous l'avions dit déjà, au plus fort de cette crise, le 30 avril 1958, à Lausanne, dans un exposé présenté à l'assemblée annuelle de la Chambre vaudoise des métiers[1].

Peter Drucker n'avait pourtant pas tort en affirmant, en 1955, que le grand problème de la seconde moitié du XXe siècle, pour les pays industrialisés, serait celui de la pénurie de travailleurs. Mais la suite des événements a montré qu'il fallait préciser et dire: travailleurs *formés*. L'expérience démontre que la plupart de ceux qui ont dû abandonner leurs anciennes occupations, condamnées par le machinisme, ne parviennent pas, comme on dit, à se « reclasser ». C'est la rançon du progrès technique. C'est à *long terme* seulement que ce dernier crée des possibilités nouvelles de travail. L'exemple classique est celui de l'invention de l'automobile qui fait vivre aujourd'hui — dans la construction et l'entretien des voitures, l'établissement des chaussées, la fourniture des carburants et l'hébergement des touristes — un Suisse sur trente, un Français sur seize, un Anglais sur douze et un Américain sur sept. Il n'en reste pas moins qu'à *court terme*, le progrès technique et la rationalisation qui l'accompagne engendrent cette calamité individuelle, familiale et sociale qu'est le chômage technologique ou structurel, que nous nommons plutôt *qualitatif*, parce qu'il frappe sutout les moins qualifiés. Ce drame se complète d'un douloureux conflit de générations: les jeunes, mieux préparés au point de vue scolaire et professionnel, s'adaptent plus facilement aux exigences accrues du travail moderne, tandis que leurs parents, insuffisamment formés naguère et trop attachés à la routine de leur ancien métier, sont le plus souvent sacrifiés.

L'importance majeure de la qualification professionnelle, mise en évidence depuis quelques années seulement, apparaît comme la conséquence directe d'un phénomène, longtemps mal compris et finalement expliqué par A. G. B. Fisher, Colin Clark et Jean Fourastié. Il s'agit du déplacement de l'emploi, entraîné par le progrès technique, à partir du secteur primaire (l'agriculture), vers le secondaire (l'artisanat et l'industrie) et le tertiaire (les services non manuels). Or, au stade où nous sommes maintenant, le secteur secondaire, après avoir accueilli en masse les travailleurs éliminés par le primaire, commence à chasser à son tour sa main-d'œuvre vers le tertiaire. L'emploi industriel devient plus rare en même temps qu'il exige de plus hautes compétences. Seul reste largement ouvert à l'avenir le secteur tertiaire, où ce n'est plus la force du bras mais l'intelligence et l'instruction qui permettent à l'homme de trouver du travail. Ce déplacement est la raison profonde et durable du chômage inattendu qu'on observe aujourd'hui aux Etats-Unis et qui peut se généraliser demain dans les pays les plus industrialisés, et cela en dépit de la pénurie croissante de travailleurs formés.

COMMENT REMÉDIER AUX DISTORSIONS DE L'EMPLOI ?

L'embarras des Américains devant l'ampleur et la persistance du chômage technologique est significatif. On les voit aujourd'hui très divisés sur les mesures à prendre. Certains économistes et grands patrons croient devoir s'accommoder de la situation paradoxale que

---

[1] P. JACCARD: « Récession et chômage aux Etats-Unis », *Berufsberatung und Berufsbildung*, organe de l'Association suisse pour l'orientation professionnelle, Zurich, XLIII, 10, p.170 (octobre 1958). — Les mêmes remarques ont été faites par le professeur Firmin Oulès dans ses publications de 1958-1961 sur l'économie américaine.

nous avons décrite. D'abord, disent-ils, on donnerait trop d'importance aux statistiques du chômage en méconnaissant le fait que le nombre des personnes occupées s'est élevé de six millions depuis 1955: au lieu d'annoncer chaque mois que 6 % de la *labor force* est oisive, le gouvernement devrait insister davantage sur la performance que représente l'emploi de de 94 % des gens en âge et capacité de travailler. Il est vrai, répondrons-nous, que non seulement le Tiers-Monde, mais de nombreux pays peu industrialisés n'offrent une occupation stable, continue et rémunératrice qu'à une faible partie de leur population. Dès qu'on traverse, par exemple, la frontière du Mexique, pays dont l'essor nouveau est remarquable, on peut voir dans chaque petit bourg, le matin, des files d'ouvriers alignés sur la place publique, avec leur pioche, leur truelle ou leur marteau posés au sol devant eux: comme aux temps bibliques, ils attendent d'être engagés pour la journée. Or la plupart rentreront chez eux, vers midi, parce que personne ne les aura commandés.

S'il faut donc se réjouir des ouvertures plus grandes qu'à long terme l'industrialisation a données à l'emploi dans les pays économiquement développés, il n'en faut pas moins tout faire pour prévenir et guérir les maux, notamment l'oisiveté forcée, qu'engendre à court terme cette industrialisation. Un économiste canadien, dont le pays souffre des mêmes maladies de l'abondance que les Etats-Unis, a été jusqu'à proposer la prise en charge définitive par l'Etat, à titre de pensionnés, d'un million de travailleurs jugés irrécupérables dans les emplois nouveaux. On sait que John Kenneth Galbraith opte pour la même solution, mais seulement en ce qui concerne les chômeurs âgés et avec la réserve que ce régime ne saurait être qu'un pis-aller provisoire. Il insiste d'autant plus fortement sur la nécessité de préparer beaucoup mieux les jeunes aux tâches de demain. Des mesures passives comme le subventionnement légal des sans-travail sont en effet insuffisantes et inadéquates.

Il est odieux de dire que le progrès technique, source évidente de prospérité, doit permettre à l'Etat d'entretenir en permanence la minorité de travailleurs que le même progrès technique a privés de leur gagne-pain. Le président Kennedy s'est élevé contre ces affirmations. Il a proposé d'abord un plan de « retraining », de rééducation professionnelle des chômeurs âgés, auquel la nation américaine a fait grise mine. Maintenant, il s'engage dans une politique inflationniste et ne craint pas de prévoir un déficit budgétaire de 10,3 milliards de dollars pour l'année 1963-1964, afin, dit-il expressément, de réduire à 4 % la proportion du chômage. Mais il a déjà beaucoup de souci avec les fermiers, qui se trouvent à nouveau en surnombre dans une agriculture ultramécanisée et qui sont tentés d'émigrer en ville.

De leur côté, les syndicats américains ont étudié longuement l'incidence de l'automation sur l'emploi industriel. En 1960, George Meany, président de l'AFL-CIO, l'organisation de faîte du mouvement ouvrier, a justement insisté sur l'augmentation alarmante du chômage partiel.

Dans le total des personnes occupées, estimé par lui à 65,5 millions en 1960, l'auteur ne comptait que 50,9 millions de travailleurs à temps plein, soit à peine plus qu'en 1953 (50,2) et 1957 (50,8). Ainsi le nombre de personnes ne pouvant travailler plus de trente-quatre heures par semaine se serait élevé en sept ans, de 9,3 à 12,2 millions. Il faut dire toutefois qu'en 1961, le sénateur Paul H. Douglas a déclaré que ce dernier chiffre était fortement exagéré et qu'il fallait le réduire à 1,2 millions! Même si la juste mesure est à mi-chemin de ces deux évaluations, l'accroissement du chômage sous toutes ses formes est inquiétant. On comprend pourquoi les syndicats, aux Etats-Unis, tendent actuellement, de toutes leurs forces, à freiner l'automation ou, du moins à obtenir que tout changement technologique dans les entreprises soit négocié préalablement avec les représentants des unions ouvrières. Si l'intention est louable, les moyens mis en œuvre ne le sont pas toujours. Rien n'a été plus

stupide que la grève dite des « toilettes », qui a bloqué sans avertissement et pendant dix jours, en septembre 1961, la production de la General Motors, au moment même où s'amorçait une timide reprise de la demande de voitures nouvelles. Officiellement, il s'agissait d'améliorer les conditions hygiéniques du travail (pourtant excellentes) en étendant de vingt à quarante minutes le temps alloué aux ouvriers, chaque jour, hors des pauses, pour se rendre aux W.-C. En réalité, il n'y avait là qu'une épreuve de force menée selon une tactique nouvelle: pour des prétextes futiles, s'en prendre successivement aux plus grandes entreprises au lieu de s'attaquer à l'ensemble d'une industrie.

On voit à quel point s'est élevée la nervosité des dirigeants du syndicalisme américain, alarmés par le développement de l'automation. « Si nous continuons à produire de plus en plus avec un nombre toujours moindre d'ouvriers, a dit George Meany, nous devons réduire les heures de travail sans diminuer les salaires: si cela signifie la semaine de trente heures ou même moins, alors adoptons-la. » Cette surenchère tente fortement les petits syndicats de spécialistes qui savent que leur absence sur un chantier ou dans une entreprise met fin immédiatement à toute activité. C'est ainsi que Van Arsdale, président de l'Union des électriciens de New York, obtint par surprise d'un patronat affolé, en janvier 1962, un contrat unique au monde. Prétextant les menaces du chômage technologique, pourtant illusoires dans le domaine de l'installation électrique où règne la plus grande pénurie de personnel, il exigea la semaine de vingt heures sans réduction de salaire. La grève fut de courte durée, car toute la construction à New York fut immobilisée. On s'accorda sur une semaine de vingt-cinq heures, soit cinq jours à cinq heures au tarif normal, avec une heure supplémentaire par jour au tarif double. Les électriciens (qui recevaient 165 dollars par semaine au régime antérieur de trente heures, plus cinq supplémentaires) firent un sacrifice apparent en signant un contrat leur assurant 161 dollars, mais ils savaient bien que les cinq heures de congé qu'ils gagnaient leur rapporteraient gros parce qu'au lieu de les passer chez eux, ils les rempliraient par du travail payé double. Quant à la solidarité de la classe ouvrière et à l'intérêt général du pays, dont Van Arsdale s'est prétendu le champion dans cette affaire, on voit ce qu'il en est advenu: alors que le salaire hebdomadaire moyen de tous les employés et ouvriers, pour quarante heures de travail, était de 96 dollars, les électriciens de New York ont pu s'assurer un revenu de 161 à 200 dollars, selon qu'il leur plaît de travailler vingt-cinq ou trente heures par semaine. Or c'est deux fois le traitement moyen non seulement des ouvriers, mais aussi des professeurs d'université, aux Etats-Unis.

Il fallait s'attendre à ce que les autres corps de spécialistes de New York exigent d'être traités aussi bien que les électriciens. Les typographes, membres de la plus ancienne des unions américaines, se lancèrent dans la bagarre avant Noël, juste au début de la période des fêtes et des soldes qui rapportent aux journaux leurs plus larges recettes de publicité. Ils s'attaquèrent, selon la nouvelle tactique, aux plus importants quotidiens et demandèrent 18 dollars d'augmentation par semaine, alors que le salaire moyen des quelque 3500 intéressés était de 160 dollars. Le patronat aurait pu accepter et reporter sur le public la charge supplémentaire, comme on l'avait fait au cours de ces dernières années, lors des grandes grèves de l'acier ou de l'automobile. Cette fois, les employeurs se sont cabrés, craignant le déclenchement de nouvelles grèves en série, en cas de victoire des typographes. Après quatre-vingt-sept jours, toutefois, la propriétaire du *New York Post*, journal à fort tirage, spécialisé dans les scandales, annonça qu'elle cédait et, vingt-sept jours plus tard, la grève prenait fin. Cette épreuve de force, funeste pour le pays autant que pour les deux parties opposées, n'aura été qu'une demi-victoire pour les syndiqués: ils ont obtenu la promesse de deux augmentations successives de 6 dollars, à un an d'intervalle, et une semaine

de trente-cinq heures de travail au lieu de trente-six. A vrai dire, le motif profond de ce conflit n'était pas pécuniaire : avec 160 dollars par semaine, on peut fort bien vivre avec sa famille dans une villa personnelle aux alentours de New York. Ce qui a joué, c'est d'abord la vanité : un typographe ne voulait pas être en infériorité à l'égard d'un électricien. Plus encore, c'est la crainte de l'automation qui a entraîné cette grève irréfléchie. Les typographes, en effet, savent que des agences de presse vont bientôt fournir aux journaux, non plus des textes à composer, mais des bandes perforées qui passeront directement dans les machines à imprimer.

DAVANTAGE D'INSTRUCTION

Le président Kennedy, qui ménage les syndicats pour des raisons électorales, s'est tout de même opposé à l'abaissement général de la durée légale du travail qu'avait demandé George Meany comme remède au sous-emploi. Il est en effet reconnu que des mesures obligatoires et systématiques de ce genre vont le plus souvent à fin contraire. Le chômage ne frappe que certains secteurs, alors que d'autres souffrent de pénurie. Les difficultés de ces derniers augmentent lors de telles interventions, sans que les premiers soient vraiment soulagés. Bien plus, en paralysant les industries en expansion et les échelons créateurs de la vie professionnelle, on aggrave le chômage au lieu de le diminuer, car les secteurs actifs, situés à la pointe du progrès, créent des occasions nouvelles d'emploi et de gain. Il faut de la souplesse et du discernement dans la mise en œuvre de la politique, assurément légitime et contestée par personne, qui vise à abaisser la durée du travail dans la mesure où s'élève la productivité.

Plus réfléchi que son collègue Meany, le président Walther Reuther, de l'Union of Automobile Workers, a proposé en été 1962 que les entreprises, assistées par le gouvernement et les syndicats, assurent la promotion générale des masses ouvrières en les préparant aux activités tertiaires. C'est évidemment, à long terme, aux Etats-Unis, la seule solution possible au chômage technologique, tout comme le passage de l'agriculture à l'industrie a été le remède à la paupérisation des campagnes. Mais la réalisation d'un tel projet se heurte, dans l'immédiat, à des obstacles souvent insurmontables. Le reclassement des chômeurs de plus de trente-cinq ans s'est révélé décevant, même lorsqu'il s'agissait d'un simple transfert à une activité voisine de celle qui avait dû être abandonnée. L'instruction scolaire ou professionnelle de la plupart des ouvriers de l'industrie américaine est tellement sommaire qu'elle permet difficilement les requalifications techniques et encore moins les déplacements dans le domaine des services ou des bureaux. Sait-on que 8 % des adultes, aux Etats-Unis, sont encore illettrés ? Seule la nouvelle génération — et encore n'est-elle pas toujours préparée suffisamment — pourra passer en grand nombre dans le secteur tertiaire. Quoi qu'il en soit, la formation professionnelle reste le seul moyen valable et durable de remédier au chômage technologique. Nous l'avons affirmé, dès 1954, précisément dans cette revue. La même année, l'économiste américain Simon Kuznets donnait la juste formule suivante : « le capital le plus important d'un pays industriellement avancé n'est pas son équipement matériel ; c'est plutôt, d'une part, l'ensemble des connaissances acquises dans des expériences sûres et, d'autre part, la capacité de la population à utiliser ces connaissances efficacement ».

Il est vrai que l'indispensable promotion des travailleurs, à tous les échelons, demandera beaucoup d'efforts et de temps. En attendant que l'instruction soit adaptée aux exigences

nouvelles de l'emploi, il faut bien remédier aux effets néfastes du chômage technologique. Aux Etats-Unis, l'opinion prévaut que la charge doit être supportée non seulement par l'Etat, mais aussi par les syndicats et les employeurs. Les entreprises doivent comprendre que la sécurité de l'emploi de leur personnel fait partie de leurs devoirs sociaux. A cet égard, un bon exemple a été donné par la Société des conserves de viande Armour, à Chicago, dans l'accord qu'elle a signé, le 10 septembre 1961, avec les syndicats de l'alimentation. Les 15.000 ouvriers de cette compagnie sont assurés maintenant de recevoir, s'il y a licenciement pour cause technologique, non seulement un préavis de trois mois, mais encore, dès le départ, un salaire de 65 dollars par semaine, qualifié de « technological adjustment pay », servi pendant vingt-six à trente-neuf semaines, selon l'ancienneté, au cas où l'office de réemploi ne trouverait pas de place pour les congédiés, ni dans l'entreprise ni au dehors. De même, en Europe, les conventions de la CECA et de la CEE ont des règles sur la réadaptation des travailleurs. Récemment un industriel de Charleroi me disait: « J'ai reçu une offre d'automatisation de mes trains de laminage qui réduirait mon personnel, dans ce service, de 450 à 45 ouvriers. J'ai parlé ouvertement de cette éventualité aux intéressés. Je leur ai promis de ne recourir à cette transformation que si j'y suis obligé par la concurrence ». C'est agir sagement et humainement.