

Contradictions américaines

New-York. — Tout le monde semble, ces temps-ci, avoir chausé les lunettes de M. Paul Volcker, président de la Réserve fédérale, qui voit partout « fleurir les crocus » annonciateurs d'une reprise économique vigoureuse après la plus longue récession qu'ait connue le pays depuis la seconde guerre mondiale.

Tous les indices — sauf celui de l'emploi — deviennent franchement bons. Le P.N.B. a augmenté à un rythme annuel de 3,1 % au premier trimestre 1983 (à comparer avec une baisse de 1,1 % pendant le dernier trimestre 1982). Et, surtout, cette donnée insaisissable que les hommes d'affaires appellent la confiance est apparemment revenue.

Il n'en faut pas plus pour que la société américaine, aussi prompt à s'admirer qu'à se flageller, éprouve soudainement le besoin de se voir renvoyer par les médias une image favorable d'elle-même. Les trois réseaux nationaux de télévision, qui vivent en permanence, par l'intermédiaire des indices d'écoute, le doigt sur le pouls de l'opinion, ne s'y sont pas trompés. Le virage a été pris brutalement dans les derniers jours de mars. D'un seul coup, les reportages, parfois larmoyants, consacrés aux files de chômeurs du Nord-Est industriel ont fait place à des images plus souriantes. Les réflexions amères sur la baisse de la productivité américaine, la mauvaise qualité (d'ailleurs réelle) des objets « made in U.S.A. » et les foudroyants succès japonais paraissent soudain relever d'un genre dépassé. Il est désormais quelque peu « vieux jeu », aux yeux des responsables des programmes des chaînes, de trop parler des échecs américains. La « success story » traditionnelle est de nouveau à la mode.

L'histoire de l'usine Trim de Detroit est un de ces récits édifiants. Celle-ci a été sauvée *in extremis* de la faillite par des méthodes radicales d'amélioration de la productivité décidées en commun par le patronat et les syndicats. Le magazine *Fortune* y a consacré sa « une », et les télévisions ont suivi. Le plus étonnant peut-être, dans cette affaire qui illustre parfaitement l'esprit du temps, est que la présentation qui en a été faite par les médias est rigoureusement exacte.

A la fin de 1981, l'usine Trim située dans la banlieue de Detroit, une filiale de Chrysler qui emploie sept cent neuf personnes, est virtuellement condamnée à fermer ses portes. La maison mère est elle-même à cette époque au bord du gouffre et ne survit que grâce à la garantie financière accordée au début de 1980, à titre tout à fait exceptionnel, par le gouvernement fédéral. L'usine fabrique la totalité des sièges et des housses qui équipent les voitures produites par Chrysler.

Dans la panique générale, alors qu'il est fortement question de mettre en liquidation judiciaire le troisième constructeur automobile américain, les commissaires aux comptes nommés par le nouveau président de Chrysler, M. Lee Iacocca, adoptent de nouvelles méthodes de calcul. Chaque usine du groupe est désormais tenue de comparer ses coûts annuels de production avec la somme que représenterait l'achat des mêmes produits à l'extérieur. Pour Trim, cet exercice se révèle désastreux. L'étude montre que Chrysler gagnerait 20 millions de dollars par an en fermant l'usine et en achetant ses sièges et ses housses à un sous-traitant indépendant, de préférence à l'étranger. Le sort de Trim semble scellé. [...]

Après d'innombrables péripéties et des palabres interminables qui durent des mois au sein des groupes de travail créés par le syndicat et la direction, une solution est trouvée. Les salaires sont maintenus, mais, pour redevenir compétitive, l'usine Trim doit réduire ses effectifs de 709 à 530 personnes. La plupart des emplois non directement liés à la production sont supprimés. De nouvelles mesures de productivité individuelle sont fixées, supérieures en moyenne de 20 % aux précédentes. Il y aura désormais un contremaître pour trente ouvriers, au lieu d'un pour vingt et un. En outre, les interdits jadis imposés par le syndicat, et qui figuraient dans l'ancienne convention collective, n'ont plus cours. N'importe qui peut désormais débrancher une des machines à coudre, alors que jadis seul un électricien avait le droit de le faire, etc. De

nombreux postes d'électriciens, de gardiens, d'inspecteurs, sont éliminés. Ce « plan » est approuvé par 80 % du personnel en novembre 1982, quelques jours avant la date fixée par Chrysler pour la fermeture.

L'usine Trim a bénéficié depuis de la conjoncture plus favorable de l'industrie automobile. Le 1^{er} mars, les normes de productivité exigées par Chrysler pour la poursuite de l'expérience ont été atteintes. L'usine fabrique aujourd'hui davantage de sièges et de housses que précédemment (la demande ayant augmenté) avec un personnel qui a été réduit de 25 %.

Les parties à traduire sont indiquées par :

[