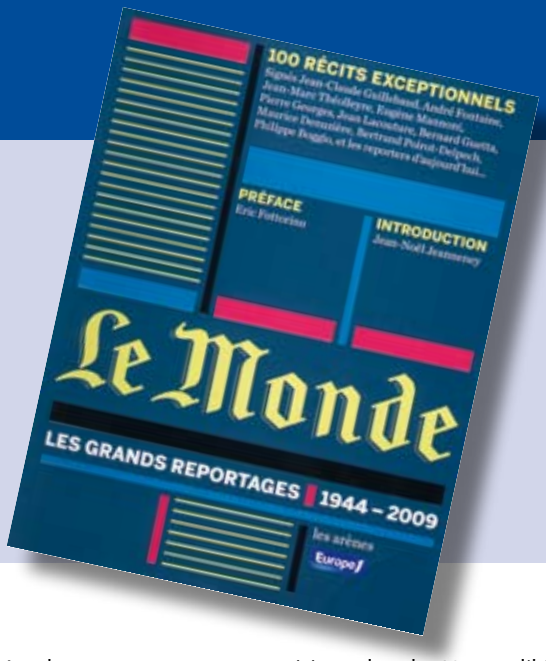
Le Monde de 1955



Pour 25 euros seulement, prenez possession de 100 récits publiés dans le quotidien Le Monde de 1944 à nos jours. Extrait.

Le Monde fait partie des rares journaux capables de remonter loin dans le temps, avec un nombre de signatures assez impressionnant. C'est ainsi que vient de sortir une édition intitulée *« Les Grands reportages de 1944-2009 »*. Le plus souvent ce sont les grands événements internationaux qui sont rappelés, mais on y découvre parfois des pépites décriant les Etats-Unis en 1955, en plein boom de l'automobile. Cet été, ne bronzez pas idiot, investissez 25 euros et revisitez plus de 60 ans d'histoires. L'article ci-dessous est extrait d'un papier d'André Fontaine, figure historique du journal : rentré en 1947, puis rédacteur en chef du quotidien en 1969, il termina son mandat en 1991. ■

DÉTROIT

Toute ville américaine se définit par rapport aux autres par un ou plusieurs superlatifs. San Francisco, à qui il suffirait bien après tout d'être San Francisco, c'est-à-dire la mieux située, la plus belle, la plus attrayante des métropoles du Nouveau Monde, se vante d'être en tête en vingt domaines (le plus grand garage souterrain, la plus grande banque…).

Mais c'est sans doute Detroit qui mériterait la palme pour l'abondance des superlatifs statistiques. Le revenu moyen par tête d'habitant est quasiment fantastique : 4030 dollars par an, soit près d'un million et demi de nos francs. 87 % des citoyens adultes de Detroit possèdent une auto, 93% sont propriétaires de leur maison. Ce qui ne veut pas dire qu'ils les aient payées, puisque l'on estime que 83 % des automobilistes américains roulent dans des voitures qu'ils ont achetées à tempérament et n'ont pas achevé de régler.

Ford, qui a sorti un seul jour de décembre six mille cinquante-huit voitures, paye quotidiennement 250.000 dollars de salaires. Les usines Chrysler emploient actuellement, à Detroit seulement, cent trente-deux mille personnes.

L'éloquence des images confirme celle des chiffres. De Grosse-Pointe – quartier de Detroit, au bord du lac, où résident les gens à l'aise – à l'aérodrome il faut deux bonnes heures en voiture. A la sortie de la ville on longe, sur Ivernois Boulevard, 2 milles bordés d'« used cars », voitures d'occasion parquées en plein air par tous les temps et entourés de lampions multicolores. Pour 50, 100 ou 200 dollars, suivant le cas, vous pouvez vous asseoir dans une Chevrolet ou une Studebaker encore très convenable, partir à son volant et payer le reste quand vous serez en fonds…

Plus loin, après 5 ou 6 kilomètres sur l'autoroute, c'est Dearborn et la véritable ville qu'occupent les usines Ford, avec leurs bateaux, leurs vingt-deux locomotives, leurs immenses ateliers et leur chaîne d'assemblage, fameuse dans le monde entier, d'où au gré des ordres transmis par une batterie de télétypes sortent des voitures de vingt types différents. Certains travaux sont fastidieux et il y a quelque chose d'affreux dans le sort du malheureux dont toute la vie se passe à cueillir une roue au bas d'un pan incliné, à la monter sur l'essieu et à poser les cinq boulons que serrera son voisin. D'autres sont plus distrayants, moins monotones, et le grand gaillard qui prend possession de la voiture au bout de la filière pour en essayer les freins et les phares, éprouve un visible plaisir à emballer le moteur puis à stopper brusquement à l'endroit précis où s'opère le contrôle.

Le rythme de la production n'est pas aussi rapide et brutal qu'on pourrait le croire. Et surtout il y a des ouvriers qui le font jusqu'à 4 dollars (1.400 francs de l'heure)… Pour rencontrer des « cadences infernales » il faut sans doute aller dans telle usine de produits chimiques, mécanisée à l'extrême, où des robots électroniques éliminent automatiquement les ampoules ou les pilules qui ne sont pas strictement conformes aux normes. Seul travail humain, celui de quelques femmes chargées d'emballer dans des cartons les boîtes sortant à un rythme impitoyable de fantastiques machines. Une demi-minute d'inattention suffirait, semble-t-il à provoquer un beau gâchis. Mais aussi bien que dans d'autres usines semblables tout paraît tourner parfaitement rond, et l'on ne sent chez les ouvrières ni anxiété, ni énervement.

A la vérité, la seule anxiété que connaissent les travailleurs américains c'est celle du chômage. Près de trois millions de leur camarades, soit 5 % à peu prés de la main-d'œuvre totale, sont actuellement sans emploi. Ce nombre est d'ailleurs en diminution de sept cent vingt-cinq mille par rapport à mars...

En même temps, ils s'appuient sur le caractère de plus en plus mécanisé de l'industrie américaine pour prôner une réduction des heures de travail. Mais on ne constate en aucun endroit la tentative du syndicalisme pour s'associer en quelque mesure que ce soit aux responsabilités de la direction. Rien là-bas qui ressemble à nos comités d'entreprise ou à la cogestion chère aux syndicalistes d'outre-Rhin. Les « unions » américains font confiance aux patrons pour gagner le plus d'argent possible…