Les financiers dans la patrie

Les milieux financiers italiens envisageraient la possibilité d'une faillite de l'usine d'automobiles «Fiat». Si une telle éventualité se réalisait, l'économie transalpine risquerait d'être ruinée, car cette entreprise représente à elle seule le tiers des industries mécaniques du pays. Cet état de choses est créé par la diminution de la production: 200 voitures quotidiennes contre 1.000 en temps normal. Les causes de cette sous-production proviendraient. d'une part, des bombardements qui ont diminué la capacité de production de 20 pour 100 et. d'autre part, de l'approvisionnement en charbon qui ne satisfait qu'à raison de 65% les besoins de cette Société. Enfin, le rendement industriel serait en grosse diminution, du fait de l'agitation sociale des ouvriers.
Les mêmes milieux estiment que «seules des interventions étrangères pourraient sauver la Fiat» et que la «General Motors» ou Ford seraient décidés à en devenir propriétaires.

Tout d'abord cette affirmation que seule l'intervention étrangère peut sauver l'industrie automobile italienne du désastre nous donne la profondeur du «patriotisme» des dirigeants de l'économie de ce pays. Voici donc ces gens, plus ou moins responsables du conflit mondial, qu'ils ont aidé à créer par la fièvre qu'ils ont soulevée en 1940 en abusant le peuple italien, en exaltant ses vertus créatrices, productrices, en plaçant, en un mot, le génie de la race au-dessus de celui des autres pays jusqu'à prétendre avoir le monopole des réalités de notre époque; voici donc ces financiers faisant une volte-face rapide et ahurissante. proclamant la situation insoluble pour les capacités d'adaptation des latins et ne voyant le salut que dans ces industriels d'outre-Atlantique, dont la disparition devait être, à les en croire, il y a peu de temps, une condition impérieuse de la «continuité de notre civilisation».

Il est évident que nous savons depuis longtemps que les financiers de tous pays n'ont pas de patrie. Encore une fois

nous n'affirmons rien que nous ne pouvons prouver, et les preuves nous sont fournies par nos adversaires mêmes, en plein désarroi par une situation qu'ils ont aidé à créer et qui, les dépassant, menace de les évincer définitivement de la scène sociale, par la suppression naturelle de leur fonction économique et de leur nécessité historique depuis longtemps révolue.

L'affaire de la Fiat est symptomatique à ce sujet, en ce sens que ce sont les Américains qui sont appelés par les responsables de l'économie italienne à sauver cette dernière.

Les réflexions issues de cette nouvelle ne s'arrêtent pas là. La troisième cause de la déconfiture probable de la Fiat serait l'insuffisance du rendement individuel occasionnée par l'agitation ouvrière. Ceci nous laisse rêveur. Nos financiers italiens espèrent-ils donc que, les propriétaires de l'entreprise étant changés, l'agitation cessera? Et, comme cela semble être leur conviction, sur quoi peut s'étayer cet espoir? Ford pourrait-il, serait-il en mesure de donner satisfaction aux revendications de ses futurs ouvriers? Ou plutôt aurait-il les moyens matériels de les affronter victorieusement, mettant ainsi fin, par un échec retentissant et déprimant à toute agitation puissante clans le pays? Les différentes questions ainsi posées méritent qu'on s'y arrête un instant.

Il est évident que si les magnats américains achètent Fiat, l'agitation ouvrière loin de s'atténuer, s'accentuera. Cela, anciens et futurs propriétaires le savent bien. Or, l'attitude intransigeante de la «General Motors» envers ses 400.000 ouvriers en grève fait naturellement augurer que ces industriels n'accepteront pas les desideratas des ouvriers de la Fiat.

Alors, sur quoi peuvent s'étayer les industriels d'outre-Atlantique? Nous ne sommes pas assez naïfs pour penser qu'ils donneront satisfaction aux Italiens, car ils commenceraient

par trouver une formule d'entente avec leurs ouvriers en grève à Détroit. Le voudraient-ils, d'ailleurs, qu'ils ne le pourraient, car tout puissant que puisse être un dictateur économique clans l'organisation capitaliste, ses pouvoirs sont dépassés, débordés, par les problèmes qu'il peut créer, certes, mais dont il n'est plus maître ensuite de mener à sa guise. Ils ne le pourraient, car la satisfaction des revendications ouvrières de la Fiat, affectant un tiers de l'économie italienne, briserait par son ampleur le cadre du capitalisme italien, ouvrant ainsi la porte aux possibilités d'une ère nouvelle.

Arrivés ici, il notas faut faire le point: Ford ou la «General Motors» ne peuvent heurter de front !es revendications ouvrières, et ne peuvent penser sortir vainqueurs d'un conflit inévitable. D'autre part, il ne leur est pas possible – le voudraient-ils – de donner satisfaction à leurs nouveaux ouvriers. Nous nous rappelons, fort à propos d'un certain plan Stevenson, concernant la production mondiale – et surtout indonésienne – du caoutchouc vers les années 1925--1930. A ce moment, la production des planteurs hollandais menaçait de faire baisser les prix mondiaux de vente, et les producteurs anglo-saxons proposaient – afin de maintenir un niveau intéressant des bénéfices -- la suppression pure et simple d'un certain nombre de plantations nommément désignées. Tout comme le député socialiste Barthes avait fait voter l'octroi d'une prime – avant guerre – aux viticulteurs français qui arracheraient un certain pourcentage de pieds de vigne. C'est ce qui peut s'appeler la défense par le vide.

Et nous pouvons être sûrs que si le capitalisme américain -- en l'occurrence Ford -- achète Fiat, c'est bien avec l'intention secrète d'en expédier l'outillage en Amérique ou de le détruire ou de se l'accaparer sur place, afin de se débarrasser d'un concurrent européen dangereux en prenant sa clientèle, se créant ainsi des débouchés devenus indispensables pour l'industrie de l'automobile américaine

pour l'avenir. Car si la demande de véhicules est actuellement plus forte que la production, n'oublions pas que, clans cinq ans au plus, les industries de l'automobile de l'Europe évinceront le producteur américain sur le vieux continent. Déjà l'Angleterre exportera cette année 250.000 voitures, soit trois fois plus qu'avant guerre. Or, les frais d'achat des usines Fiat seront largement couverts par les possibilités nouvelles qu'entraînerait l'éviction de cette entreprise par les industriels américains, en leur permettant de conserver cette clientèle nationale.

En ce qui concerne nos financiers italiens, sales complices de ce marchandage où on joue de la vie des ouvriers comme de billets de banque au baccarat, ils continueront à toucher bien grassement les avantageux dividendes de leurs actions de la General Motors qu'ils auront si bien servis.

On les entendra encore déclamer leur «patriotisme» qui va rejoindre celui de tous les «gens biens» qui réservent aux ouvriers, au peuple, le beau privilège de pourrir sur les champs de bataille pour la grandeur (!). l'indépendance (!!), la liberté (!!!) de la Patrie chérie et reconnaissante.