

# Pologne :

# AUTOGESTION

# OUVRIERE

# ET

# CONTROLE SOCIAL

JACQUELINE ALLIO

L'article dont nous publions ci-dessous de très larges extraits est paru dans l'édition polonaise de la revue *Inprecor*, en novembre 1981. Cet article prolonge une précédente étude de la même revue dont *Critique communiste* a publié la traduction dans son numéro de janvier sous le titre *Autogestion, Solidarité, Bureaucratie*. Elle était consacrée au développement de l'autogestion ouvrière en Pologne et au débat qui traversait alors Solidarnosc sur la réforme économique, la planification et le marché.

Jacqueline Allio s'attache à analyser les expériences de « contrôle social » qui se sont développées en Pologne avant le coup d'Etat contre-révolutionnaire du 13 décembre. Elle en dégage la logique et les perspecti-

ves : l'autogestion généralisée de l'économie et de la vie sociale par les travailleurs.

Dans le début de son article, que nous n'avons pas reproduit pour des raisons de place, elle décrit les conséquences catastrophiques de la crise économique sur la vie sociale, à l'approche des duretés de l'hiver. Elle montre comment la production sous contrôle des travailleurs suppose, pour répondre aux besoins pressants de la population, une coordination entre usines aux plans local, régional, national. Elle montre ensuite la nécessité de lier le mouvement d'autogestion dans les usines à l'expression et la prise en charge des besoins hors de l'entreprise.

**L'**APPEL à la création d'une Fédération de l'autogestion, lancé le 17 octobre dernier par des représentants des coordinations régionales des conseils et des conseils ouvriers d'entreprise venant d'une vingtaine de régions ainsi que leur décision de se constituer en comité constitutif de cette fédération représentent un pas en avant absolument décisif.

## Au-delà des usines

Au-delà, de la coordination des conseils ouvriers d'entreprise, la création de cette fédération pose le problème de l'élargissement du processus d'auto-organisation et d'autogestion à toutes les sphères de la vie économique et sociale. Elle pose le problème du contrôle social en général.

En effet, les problèmes de contrôle économique et de contrôle social sont étroitement liés en ce sens, que pour fonctionner efficacement, les entreprises ont besoin de pouvoir s'appuyer sur tout un réseau d'infrastructures pratiques. Modifier le profil de la production de telle ou telle entreprise pour répondre aux besoins sociaux est une chose. Encore faut-

il que les marchandises produites arrivent à leurs destinataires ! Or, on sait quelles sont les difficultés qui touchent le secteur des transports, et qui vont croissant de jour en jour.

Non seulement le manque de carburant se traduit par l'image de plus en plus fréquente de files de voitures privées s'allongeant sur des kilomètres, et dont les propriétaires attendent de trois à huit heures pour pouvoir remplir leur réservoir (sans parler des régions où les pompes sont carrément fermées). Mais, de manière beaucoup plus grave encore, cela touche les entreprises chargées du transport de vivres et des biens de consommation en général. Le manque d'électricité a conduit à la suppression de très nombreux trains de voyageurs. « Nie Kursuje » (ne circule pas) est une mention toujours plus fréquente sur les tableaux horaires des gares. Et qu'en est-il des trains de marchandises ? (1)

Déjà, dans la période antérieure, on entendait sans cesse parler de cas de wagons découverts sur une voie de garage ou de camions retrouvés dans un coin pleins de nourriture avariée, faute d'avoir été acheminés au bon moment et au bon endroit par les services administratifs. Mais les difficultés actuelles viennent s'ajouter à l'incurie de la bureaucratie. Il

est question de supprimer tout ou partie des lignes aériennes intérieures, pour réserver le carburant aux lignes internationales. S'agit-il là d'une décision correcte ? Comment le savoir en l'absence d'informations sur un plan d'ensemble présentant clairement les choix adoptés et les raisons qui motivent telle ou telle décision ? Et qui décide des priorités ?

Il est vrai que des années de pratique bureaucratique ont compromis le terme même de plan. Mais en rejetant cette notion, nous nous priverions d'un moyen indispensable pour résoudre la crise actuelle au moindre coût. Ceux qui prenaient à l'époque les décisions ne se posaient pas la question de leur justesse ou n'avaient pas les moyens de vérifier leur application. C'est pour cela que la question « qui décide et au nom de quels intérêts ? » n'est pas subsidiaire.

Au vu de la gabegie actuelle, il n'est plus grand monde pour faire confiance aux autorités en place quant à leur capacité d'adopter des solutions raisonnables servant les intérêts de l'ensemble de la population. Dans une résolution sur le contrôle de l'approvisionnement adoptée à la mi-octobre, la direction régionale de Solidarité à Lodz indique qu'elle est décidée à prendre des mesures pour contrôler l'activité d'une administration en laquelle on ne peut avoir confiance. La direction de Solidarité de Lodz a décidé :

— de développer la coopération étroite entre Solidarité et le syndicat Solidarité des agriculteurs individuels, afin d'exercer un contrôle dès le stade de la production agricole.

— D'améliorer l'approvisionnement des paysans en machines agricoles, pièces de rechange, etc. et donc de modifier la production dans une série d'entreprises dont les capacités mécaniques répondent à ces impératifs en organisant une « grève active » si les autorités s'y opposaient. (2) — D'exercer enfin un contrôle sur le rationnement alimentaire afin de mettre fin à toute distribution privilégiée. Ce dernier point pose le problème des organes qui, de bas en haut, seront capables d'exercer un tel contrôle.

La résolution de Lodz se contente d'indiquer à ce propos quelles sont les tâches des commissions syndicales d'entreprise. Mais il est évident que, pour être efficace, un tel contrôle doit s'appuyer parallèlement sur des comités de quartier et de bloc d'immeubles, sur des organes regroupant les travailleurs/consommateurs les mieux à même de rendre compte des goulots d'étranglement, de définir les besoins, de lutter contre la politique des privilèges en enquêtant sur l'état des stocks des magasins du quartier, etc.

Déjà, en décembre 1980, au moment de l'introduction des cartes de rationnement sur la viande, des commissions ad hoc de Solidarité s'étaient constituées dans diverses régions afin d'exercer un tel contrôle. Les militants de Solidarité de Katowice avaient découvert qu'à Dabrowa Gornicza, bon nombre d'arrière-boutiques renfermaient des quanti-

tés plus ou moins importantes de marchandises qui n'étaient pas mises en vente. Ceux de Radom dénonçaient dans un tract le fait que les quantités de viande étaient toujours plus élevées dans les magasins de la police et de la milice que dans les magasins ordinaires. Ce type de commissions a subsisté ici et là, bien que de manière sporadique.

## Les « commandos d'hiver » de la région de Varsovie

A l'image de ce que propose le président du syndicat de Varsovie Z. Bujak pour la région de Masowzwe, il faut aujourd'hui étendre systématiquement ce genre d'activités au travers de comités permettant d'associer tous les habitants — membres de Solidarité ou non — qui se déclarent prêts à lutter sur ce terrain.

Le dirigeant de Solidarité de Varsovie a raison de souligner que la direction régionale ne peut, pour sa part, résoudre tous les problèmes qui se posent aux travailleurs polonais, à l'entrée de l'hiver. *« Leur résolution dépendra de notre capacité à mobiliser les gens sur le terrain. Les préparatifs pour l'hiver peuvent être initiés localement par les commissions syndicales de coopération, mais celles-ci sont encore trop faiblement organisées. Les besoins sont immenses. Des "commandos d'hiver" doivent être créés à tous les niveaux : régions, départements, villes, quartiers, immeubles. (3) »*

Dans la plupart des situations de montée révolutionnaire, lorsque les travailleurs décident de prendre leurs affaires en main et de se débarrasser de ceux qui les oppriment, on constate qu'ils en viennent très naturellement à remettre en cause les structures traditionnellement chargées de l'organisation de la vie sociale pour leur substituer leurs propres organes de contrôle et de gestion. Cela ressort clairement de l'expérience du Chili où les « commandos du peuple » avaient été amenés à organiser des magasins populaires pour suppléer aux carences des réseaux de distribution mis en place sous le gouvernement Allende, et pour s'opposer au sabotage de la bourgeoisie. La même chose vaut pour le Portugal de 1975 où, dans de nombreuses régions, les consommateurs s'étaient organisés en coopérative, expliquant « que ce n'était qu'un aspect de l'auto-organisation locale qui leur permettrait de se défendre des lois du marché ».

La vocation des comités d'habitants ne se limite en général pas à la question de la distribution des vivres, mais touche aux divers aspects sociaux déterminants de la vie quotidienne de la population. C'est ce qu'indique Bujak lorsqu'il définit les tâches qui, selon lui, devraient être celles des comités locaux.



« Parmi les tâches principales, nous devons noter la distribution de l'alimentation, la garantie du chauffage et de l'éclairage, ce qui nécessite la création d'équipes de réparation capables d'intervenir rapidement. »

Nous avons affaire ici à des tâches similaires à celles que le général Hupalowski a posées au groupe opérationnel de l'armée. Que des soldats, au lieu de rester à côté du mouvement et de se faire endoctriner en vue de la répression, aident à des tâches dont tout le monde comprend l'importance, soit. Mais il faut poser la question : au nom de quoi et sous quelle direction doivent-ils le faire ?

Car pour résoudre le problème de l'approvisionnement aujourd'hui, il faut pouvoir s'appuyer sur la confiance de la société. Si ces groupes restent sous les ordres de ceux qui portent la responsabilité de la crise, si leur activité doit conduire à la passivité de la société, on peut alors prédire qu'elle ne résoudra aucune question.

Seuls des organes issus de la société, s'appuyant sur la confiance dont jouissent Solidarité et le mouvement de l'autogestion, peuvent accomplir ces tâches. C'est donc sous la direction des « commandos d'hiver » que doivent être placés ces soldats, selon les mêmes modalités que celles proposées par Bujak pour les équipes de réparation : « Les commissions syndicales doivent mettre en place de telles équipes en mobilisant à cet effet les spécialistes nécessaires dont elles disposent. »

## Coordonner conseils d'usine et conseils territoriaux

Au niveau national, le travail de ces commandos pourrait s'appuyer dans un premier temps sur la structure de Solidarité et du comité constitutif de la Fédération nationale de l'autogestion.

Dans l'avenir, cela nécessitera des organes appropriés créés sur la base de la coordination des conseils ouvriers et des conseils territoriaux d'autogestion. Bujak écrivait :

« Les discussions menées par Palka (un dirigeant national de Solidarité) permettent, aujourd'hui, de développer le contrôle au plus haut niveau. Parallèlement, il faudra créer des commissions de contrôle à tous les niveaux intermédiaires ce qui, à Varsovie par exemple, signifie des commissions de contrôle départementales, de quartiers et de blocs d'immeubles. Pour développer ce contrôle, on pourra s'appuyer sur le réseau de coopératives existant. La question la plus importante est de permettre l'approvisionnement sans qu'il y ait de queue. Et cela, c'est une question d'orga-

nisation du rationnement. Si nous arrivons à diriger dans chaque magasin la quantité nécessaire, alors seule la question de la distribution au niveau du quartier reste posée. Et cela, c'est le travail du comité de quartier. Je suppose qu'il devra numérotier les tickets et en publier la liste. »

« La question de la distribution de la nourriture est la plus importante. La suivante, c'est celle du soutien aux enfants, aux malades, aux vieillards, aux handicapés. Il revient aux comités de quartier et d'immeuble de la prendre en charge. (...) »

« Au niveau de la région, le commando d'hiver doit avant tout organiser les travailleurs des branches industrielles qui garantissent la production de la nourriture, de l'habillement, et de celles qui satisfont les besoins des enfants, des vieillards, etc. Il doit garantir le fonctionnement des services telle la distribution de l'eau et de l'électricité. Cela doit être fait en coordination avec Solidarité de la région et avec son aide. (5) »

En effet, seule une coordination étroite entre les décisions prises au niveau des conseils d'entreprise et des comités de quartier permettra de répondre aux besoins de la classe ouvrière. Car on ne peut dissocier la sphère de la production de celle de la consommation. L'ouvrier est une seule et même personne. Il ne change pas de casquette à 15 h en sortant du travail pour se transformer en consommateur... Il veut à la fois toucher un salaire décent, pouvoir manger et être chauffé. Comment pourrait-il accepter des décisions prises par en haut qui lésent ses intérêts, que ce soit en tant qu'ouvrier ou en tant que consommateur ?

En ce moment, les autorités polonaises sont en train de passer des contrats avec l'URSS pour que certaines entreprises produisent directement pour le marché soviétique en échange de matières premières et de machines qui leur font défaut. Il y a grand risque que cela se traduise par un statut privilégié des entreprises en question en ce qui concerne l'alimentation en énergie. Les travailleurs concernés vont-ils accepter que cela se fasse aux dépens du chauffage des familles ouvrières qui dépend du même potentiel électrique ? Il ne saurait en être question. Mais pour qu'ils aient quelque chose à dire, il faut d'abord qu'ils soient informés des options possibles et qu'il existe des structures d'auto-organisation leur permettant d'exprimer leur point de vue.

## Conditions de vie et production

Toutefois, l'importance de l'extension du processus d'autogestion à toutes les sphères de la vie sociale ne découle pas exclusivement des intérêts de l'ouvrier en tant que consommateur de marchandises. L'organisation de la vie sociale influe, en

effet, directement sur la production elle-même. Si un tram sur trois est supprimé comme c'est le cas actuellement à Varsovie — selon le rapport du conseil municipal de la capitale (6) —, si les bus sautent des arrêts pour faire des économies de carburant, si un quart ou un tiers des trains ne circulent plus, comment les ouvriers pourraient-ils arriver à l'heure à leur travail ? Leur retard n'entraînera-t-il pas une baisse immédiate de la production ?

De même, si les maisons ne sont pas chauffées, si l'alimentation reste insuffisante, le nombre de malades augmentera encore, entraînant une diminution des effectifs qui aura le même résultat. Et ce sera d'autant plus grave qu'on connaît les difficultés pour se procurer des médicaments à l'heure actuelle.

Si aucune mesure n'est prise pour lutter contre la pollution, ne risque-t-on pas de voir la situation qui prévaut dans la région de Cracovie — et qui est à proprement parler catastrophique — s'étendre au reste du pays ?

Dès l'hiver dernier, le Club écologiste de Cracovie, en liaison avec Solidarité, dénonçait le danger que représentait le degré de pollution dans la région. Il exigeait — et obtenait — la fermeture de la fonderie Huta Skavina où les émissions de fluor étaient de 47 kilos par tonne d'aluminium, alors que les normes mondiales interdisent de dépasser 1.5 kilos par tonne. Il démontrait combien ce phénomène du dépassement des normes est généralisé en Pologne : à Szopienica, près de Katowice, il existe une fonderie de plomb qui dépasse de plus de 70 fois les normes en matière d'émissions de plomb dans l'air.

Et les normes polonaises sont pourtant beaucoup plus basses que celles du reste de l'Europe, orientale comme occidentale. Au point que si une entreprise de la taille de Huta Lénine — responsable pour 83 % de la pollution globale dans la région — se trouvait dans les environs de Londres, elle se verrait contrainte d'investir deux cent cinquante fois plus qu'elle ne le fait actuellement dans la part de son budget touchant aux installations de sécurité et autres mesures visant à la protection de l'environnement.

Selon Krzysztof Guerlich, militant au club écologique et de Solidarité, non seulement la situation actuelle porte directement atteinte à la santé des travailleurs de cette région — le pourcentage de maladies respiratoires, de cancers du poumon, de cancers du sein ainsi que celui des maladies nerveuses y est plus élevé que partout ailleurs dans le pays. Mais on a dû laisser tomber complètement les cultures de multiples plantes aux environs de Huta Lénine, vu la quantité de plomb retrouvée dans les salades, les choux et les pommes de terre. Sur un millier d'hectares, l'herbe et le foin sont inutilisables pour la nourriture et le bétail vu le degré de pollution. Cela représente une perte sèche de quarante millions de zlotys par an en moyenne en ce qui concerne la production laitière.

Quel exemple pourrait montrer de manière plus lumineuse l'imbrication étroite entre la sphère économique et la sphère sociale ? Tenter de remédier à une situation aussi dangereuse pour les habitants de Cracovie impliquera nécessairement de faire des choix. Choix qui ne pourront être effectués qu'au terme d'une discussion très large et assurant que les décisions adoptées reflètent véritablement le point de vue de la majorité des travailleurs.

Tout ce qui précède montre bien qu'il ne sera possible de commencer à sortir de la crise en imposant une réelle réforme économique que si les travailleurs décident de prendre leurs affaires en main afin de contrôler et, à terme, de gérer eux-mêmes leurs usines ainsi que toute l'infrastructure sociale dont ces dernières dépendent. L'autogestion sociale représente en effet un pont entre l'économie proprement dite et la vie sociale dans son ensemble.

## Pour un plan d'urgence

La gravité de la crise économique actuelle implique non seulement des choix mais des choix drastiques dans l'établissement des priorités. Solidarité en a déjà établi une : celle de l'aide à la paysannerie sous forme de production de machines agricoles, de pièces de rechange, d'engrais, etc. Mais il en est d'autres possibles et tout aussi pressantes au vu des blocages qui paralysent l'économie dans une série de secteurs. La production des machines et éléments mécaniques indispensables à l'extraction du charbon par exemple, dont tout le reste de l'industrie dépend. Ou celle de la production des moteurs ou autres pièces manquantes pour assurer le maintien en état du secteur des transports urbains et des transports routiers. Celle de l'industrie pharmaceutique également...

Il est évident que toutes ces décisions sont liées entre elles, la réalisation des usines influant sur celle des autres. Mais si ce mécanisme est relativement compliqué, ses bases sont simples : certains choix conduisent à une amélioration de la situation, d'autres non. Aujourd'hui, la situation impose l'établissement d'un plan d'urgence (c'est-à-dire d'un plan dont le but sera de garantir, en utilisant tous les moyens disponibles, la réalisation des besoins sociaux considérés comme prioritaires : la nourriture, le chauffage, l'éclairage, etc., ce qui implique également le transport, l'énergie, la production des moyens de production et des semences pour l'agriculture). Or, qui est à même de l'établir, si ce n'est Solidarité, en accord avec le mouvement pour l'autogestion et tous ceux qui commencent à se regrouper pour exercer un contrôle sur l'organisation de la vie quotidienne dans les quartiers ?

Pour ne prendre qu'un exemple, le

carburant vient à manquer. Il est donc indispensable de recenser les stocks existants, d'arriver à savoir exactement quel est le volume des importations prévues. Et, en fonction de cela, il faudra établir des priorités dans la distribution, afin que ces dernières correspondent aux besoins de la majorité des travailleurs. Donner la préférence aux transports en commun, et en premier lieu à celui des ouvriers se rendant à leur travail ainsi qu'au transport des enfants à l'école. Assurer la distribution de l'essence aux paysans de manière à mettre fin à cette situation ridicule qui voit des milliers de tracteurs immobilisés dans les campagnes, faute de carburant. Réduire d'autant les quantités de carburant attribuées aux pompes spéciales de l'administration. Que les bureaucrates prennent le bus ou aillent à pied comme tout le monde ! Mettre fin au marché noir qui se développe autour des pompes à essence pour particuliers et qui fait que seuls ceux qui ont assez d'argent pour payer des pots de vin aux pompistes finissent par obtenir ce qu'ils veulent.

Dans chaque domaine de la production ou de la vie sociale jugé prioritaire, des choix analogues s'imposeront, vu la situation de pénurie actuelle. Pour qu'ils aient un sens et qu'ils soient acceptés par les travailleurs, il faut qu'ils soient le résultat d'une décision collective.

Autant de décisions qui ne pourront être prises qu'à partir d'une vision globale des problèmes qui se posent et donc, en premier lieu, qu'une information la plus complète possible sur l'état des ressources et des besoins.

En juillet dernier déjà, Kusmerek lançait l'idée d'une agence nationale des actualités ouvrières (KARA) qui serait une sorte de banque d'informations. C'est une idée à laquelle il faut donner corps très rapidement si l'on veut faire des premiers pas dans ce sens. Ce qui a été possible au premier congrès de Solidarité pour recenser diverses données du congrès grâce à la participation active d'ouvriers de l'électronique qui avaient confectionné des écrans à cette intention et grâce aux services de programmation qui ont mis ces données en mémoire en un temps trois fois plus court que d'habitude doit l'être également pour mettre sur pied un vaste système d'informations à travers tout le pays.

Prendre ses affaires en main, développer le système d'autogestion à tous les niveaux, en s'appuyant sur la coopération des conseils ouvriers et territoriaux, c'est le seul moyen d'améliorer rapidement la situation et opposer demain un projet de société alternatif à celui de la bureaucratie.

Le 1<sup>er</sup> novembre 1981

---

1. En Pologne, on transporte beaucoup plus de marchandises par chemin de fer que dans les autres pays industriels. Cela est dû au sous-développement des transports routier et fluvial, mais aussi aux règlements bureaucratiques. Il est par exemple interdit de transporter par fer sur une distance inférieure à cent kilomètres. Par conséquent, les entreprises choisissent de s'approvisionner le plus loin possible, ce qui leur permet du même coup d'augmenter leur chiffre d'affaires et de remplir les normes du plan correspondantes. Il y a quelques années, les cimenteries de la région de Varsovie importaient du sable de la région de Cracovie. Celles de Cracovie faisaient venir le leur de Varsovie. Aujourd'hui, lorsqu'on supprime des trains pour économiser de l'énergie, on ne peut tolérer de tels gaspillages.

Mieux vaut s'en prendre à la gabegie bureaucratique que de rayer des trains sur les horaires de chemin de fer. L'effet des décisions bureaucratiques est le suivant : sur le trajet A—B—C—D, certains trains vont de A à B. Là, le trajet est terminé. On décroche les wagons. La locomotive continue seule jusqu'à C, où l'on accroche des wagons pour les emmener en D...

2. La grève active est la reprise de la production sous le contrôle du comité de grève et des travailleurs, ce qui permet de changer le profil de la production selon les besoins. Cette tactique a été plus largement décrite dans la brochure « De la grève active » de Z.-M. Kowalewski. Une partie de cette brochure a été traduite dans l'édition française de « Inprecor ».

3. Cité d'après « Niezalezność » (« Indépendance »), bulletin quotidien du syndicat Solidarité de Varsovie, n° 158, du 26 octobre 1981.

4. Ibidem.

5. Ibidem.

6. Selon « Niezalezność » n° 156, la municipalité prévoit entre autres des coupures d'eau chaude les samedis et les dimanches, le raccourcissement des lignes de transport en commun, la limitation de la circulation des bus dans les quartiers... Le responsable de la municipalité pour « l'action d'hiver » s'est interrogé sur le fait d'introduire le travail de nuit dans le commerce pour que les gens qui font la queue la nuit... puissent s'abriter dans les magasins !