

# Mouvement Communiste

Lettre numéro 22

décembre 2006

## NOUVELLES DE TCHECO-SLOVAQUIE

### PRESENTATION

Nous présentons ici trois textes écrits par des camarades tchèques<sup>1</sup> :

- Le premier, « Detroit en Slovaquie », sur le développement de l'industrie automobile en Slovaquie écrit dernièrement,
- Le deuxième, « Investissements en Tchéquie : expansion ou déclin ? » sur le développement de l'industrie en république tchèque écrit en 2004,
- Le troisième « Explosion sociale en Slovaquie orientale » sur les émeutes des prolétaires roms en Slovaquie, écrit aussi en 2004.

Plus que les faits décrits ci-après, c'est la méthode pour les obtenir qui mérite que nous les ayons traduits.

### DETROIT EN SLOVAQUIE

#### *Préface*

Si tous les investissements prévus sont réalisés, la Slovaquie produira bientôt le nombre le plus élevé de véhicules par habitant. La Slovaquie deviendra ainsi la troisième base du "nouveau Détroit" (en comptant la Pologne et la République Tchèque) qui s'est développé progressivement, depuis 1995. La zone à l'ouest de l'Allemagne est aujourd'hui plus importante que l'Espagne pour les constructeurs automobiles allemands. L'influence exacte que la recomposition du capital va avoir sur la recomposition de la classe ouvrière reste une question ouverte (de même qu'en République Tchèque) Jusqu'ici, nous avons dû nous contenter d'hypothèses vagues et incertaines, à savoir qu'en raison des nouvelles technologies et formes d'organisation du travail, cette influence va être énorme, tant techniquement que politiquement. Afin de pouvoir avancer, il sera nécessaire de prêter attention aux détails techniques, comme d'habitude. Mais, comme certaines productions en Slovaquie ont à peine démarré et d'autres pas encore (Kia, PSA et beaucoup d'autres usines complémentaires), Volkswagen Slovaquie étant la seule exception, il ne sera possible de découvrir que des informations basiques. La deuxième étape de notre travail – interview avec des ouvriers – va être plus difficile en raison du manque de contacts et de la distance géographique. D'ailleurs, comme en République Tchèque, le problème est rendu plus complexe par l'absence de conflits ouverts plus significatifs dans ce secteur, qui ouvriraient un certain espace pour l'enquête (ouvrière) « radicale » à chaud.

Ces interviews sont nécessaires pour révéler ce qui se produit sous le couvercle des nouvelles usines, établir de nouveaux contacts avec des minorités plus radicales, construire un certain réseau d'ouvriers radicaux de différents « lieux de conflit » et travailler à leur unification politique. Il s'agit de la partie la plus importante de notre travail, mais ce n'est malheureusement pas ce qui pourra être fait dans un proche avenir.

---

<sup>1</sup> 1155; KPK (Collectively Against Capital) [1155kpk@safe-mail.net](mailto:1155kpk@safe-mail.net)  
kpk infocafe - spolecnost 2000 Socharska 6 170 00 Praha 7 - Bubeneč

Si le secteur automobile est l'un des secteurs clefs de l'accumulation du capital, les luttes dans ce secteur ne font pas partie de la réalité actuelle, elles ne sont seulement que des éventualités futures. Notre principale source d'informations est actuellement la presse officielle. Nous devons rester attentifs à l'interprétation de ce type de sources, éviter de tomber dans l'empirisme pur ou « la sociologie radicale », ainsi que l'écueil de la simple fabrication idéologique (utilisation des termes comme la classe ouvrière, noyaux politiques autonomes, unification, etc.) Ces termes ne doivent pas être employés comme de simples catégories, certes attrayantes, mais purement idéologiques, sans aucun contenu réel. La combinaison de la théorie et de la praxis empirique est donc encore notre tâche la plus urgente.

Nous voulons éviter ces deux dangers. Radicale, l'enquête ouvrière n'est pas un plaisir d'intellectuel révolutionnaire pour tuer le temps durant les périodes où les luttes ouvertes sont absentes. En tant que telle, ce serait de fait seulement de la « sociologie radicale ». Le but n'est pas l'élaboration d'une connaissance abstraite, mais principalement l'intervention politique. C'est un outil pour trouver dans la production capitaliste les points où il y a les plus grandes possibilités pour la lutte de classe, où elle se produit vraiment, ses points faibles et forts, jusqu'où elle contient des possibilités de généralisation, et si, dans le meilleur des cas, elle forme des noyaux radicaux autonomes. Ces noyaux devraient représenter l'axe principal de notre intervention politique. Ces noyaux contiennent le potentiel de surmonter les frontières géographiques et politiques des luttes et de révéler l'autonomie et l'unification politique de notre classe.

Le deuxième danger est le piège de l'idéologie : utiliser des catégories politiques sans aucun lien avec la réalité de la classe. L'enquête ouvrière est un outil permettant de ne pas devenir une secte politique. Nous devons soigneusement examiner toutes sortes de rapports capitalistes, de formes d'exploitation ainsi que la lutte de classe elle-même.

### ***VW Bratislava***

L'usine VW de Bratislava est un cas particulier en Slovaquie. Elle n'est pas issue du boom de « l'après-Meciar »<sup>2</sup>, mais c'est un investissement datant du début des années 90. Pendant 12 ans elle a été le seul site de production automobile en Slovaquie. VW y a investi à l'époque environ 1,2 milliard d'euros. La valeur de sa production était de 174 milliards de couronnes slovaques en 2004 (soit 4,35 milliards d'euros) Il y a une autre usine VW, à Martin, dans le nord de la Slovaquie. L'entreprise était en 2005 le plus grand exportateur slovaque (environ 20 % du total des exportations) La production est orientée vers des véhicules de haut de gamme (Audi Q7, Touareg, Porsche Cayenne – produits principalement pour le marché américain) La Polo de VW, également produite à Bratislava, est destinée au marché européen, ainsi que quelques pièces de rechange. L'usine de Martin produit seulement des pièces de rechange. Les 8 400 ouvriers réguliers de l'usine sont répartis en trois équipes. Le salaire était d'environ 26 000 couronnes slovaques<sup>3</sup> en 2004 (soit 1,7 fois le salaire moyen du pays) Le coût de l'heure de travail est très inférieur à ce que l'entreprise doit payer en Allemagne – pour une semaine de 40 heures et pas 28 comme en Allemagne (remontée depuis à 33 heures, sans augmentation de salaires) En Slovaquie, les bénéfices de production sont parmi les plus élevés des 42 sites de VW au monde. Cela est principalement dû aux bas salaires et au manque d'activité de classe.

La plupart des ouvriers viennent des villages et des villes proches de Bratislava, parce que la ville elle-même a un taux de chômage faible. Beaucoup viennent quotidiennement en bus et quelques-uns restent dormir dans les dortoirs. Mais seulement 16 pour cent viennent de plus loin que 100 kilomètres. Environ 70 pour cent des ouvriers sont censés être encartés dans les syndicats. Le seul conflit s'est produit en 2004, quand il y a eu une menace de grève. Rappelons qu'à ce moment, il y avait de nombreux conflits contre les licenciements dans

2 Wladimir Meciar, premier ministre slovaque de la partition (1993) jusqu'en 1998

3 Un euro vaut 35 couronnes slovaques aujourd'hui et en valait 40 en 2004.

les sites de productions allemands de VW. Mais, ce conflit à VW ressemblait plus à celui de Skoda, où les ouvriers obtinrent leur part des bénéfices de l'entreprise. Ce conflit est également apparu dans la presse économique avec des titres tels que « *les problèmes de VW se déplacent à l'Est* » Les syndicats slovaques sont réputés pour leur très bonne coopération avec la direction, pour leur passivité et pour ne poser aucun problème de leur propre initiative. Les syndicats avaient même assuré que la mise en place d'une équipe supplémentaire en moins d'une journée n'était pas un problème.

Les ouvriers eux-mêmes voient leur position face à la direction d'une manière tout à fait différente. Ils ne sont pas satisfaits du rôle des syndicats comme l'est la direction. Ils se plaignent des cadences de travail et des conditions en général. Ils se rendent également compte du fait que les marchandises qu'ils produisent sont trop chères pour eux.

Le chef du syndicat, Jankovic a reconnu la frustration des ouvriers qui doivent voyager pour aller au travail. « *VW a sauvé leurs familles de la misère mais ils ne peuvent plus voir leurs familles du tout. C'est pourquoi, ils sont si insatisfaits* » Et il ajoutait « *Les gens se plaignent mais ne partent pas car ils sentent les ukrainiens derrière eux avec la peur de perdre leur travail* »

En 2003, 10 % de la production des Seat Ibiza a été déplacé de Barcelone à Bratislava, parce que les ouvriers n'acceptaient pas la « rationalisation » de la production. Quand les ouvriers espagnols battirent en retraite, la production retourna en Espagne un an plus tard. Il y a eu des faits identiques avec l'usine de Landaben en Navarre, qui produit la VW Polo, au printemps 2006.

### ***PSA Trnava***

Il y avait eu une usine produisant des camions et des camionnettes à Trnava avant 1989. Mais PSA a construit des bâtiments entièrement nouveaux pour sa production, où 5 300 ouvriers devraient produire 450 000 voitures par an (1 300 voitures un jour) Ce nombre devrait être atteint en 2010. Cette usine fut construite au même moment où fermait l'usine britannique de Ryton. La presse anglaise a accusé la Slovaquie de « *voler ses emplois* » La décision de construire une nouvelle usine en Slovaquie avait été prise avant la décision de fermer l'usine britannique et les voitures produites à Trnava sont différentes de celles produites à Ryton. Cependant, la capacité de production de l'usine de Trnava a été augmentée suite à la fermeture de l'usine de Ryton. Environ 700 millions d'euros devaient être investis dans Trnava, une somme portée finalement à 1,1 milliard. Fin 2006, 125 cadres, 545 ETAM, 1 400 ouvriers qualifiés et 1 760 ouvriers de production devaient y travailler. Malheureusement, il n'est pas possible de découvrir ce que les termes d'ouvrier « qualifié » et « de production » recouvrent.

### ***KIA Zilina***

Kia veut concentrer la production de voitures d'entrée de gamme à Zilina. La nouvelle usine devrait coûter 1,3 milliard de dollars. Environ 3 400 ouvriers devraient produire quelques 300 000 voitures par an (des chiffres très similaires à ceux de TPCA à Kolin et de Hyundai à Nosovice, usines situées en république Tchèque) La pleine capacité devrait être atteinte en 2009. Kia a dû faire face à de sérieuses difficultés quand les nouveaux bâtiments ont été construits. Certains bâtiments avaient été construits sur des terrains qui ne lui appartenaient pas encore. Kia a menacé d'arrêter son investissement en accusant l'État slovaque. L'Etat a résolu le problème radicalement : les terrains ont été expropriés.

### ***Nouveau Déroit ?***

La Slovaquie est devenue un lieu attrayant pour le capital de l'industrie automobile (et les investissements étrangers en général) depuis l'arrivée au pouvoir du gouvernement « néolibéral » de M. Dzurinda<sup>4</sup>. Cependant, étant donnée qu'au même moment les investissements

4 Mikuláš Dzurinda, Premier ministre de 1998 à 2006.

affluaient en République Tchèque et d'autres pays de la région, on pourrait dire que, plutôt que les politiques concrètes des gouvernements particuliers<sup>5</sup>, le processus de transformation et les changements des relations de classe entamés en 1989 ont été le facteur principal de ce développement. De toute façon, jusqu'à 1998, en Slovaquie et dans la République Tchèque, Volkswagen était la seule entreprise notable en production.

Si la production de PSA et de Kia atteint l'ampleur prévue (tandis que Volkswagen tourne déjà à pleine capacité, PSA et Kia montaient graduellement en puissance durant l'été 2006), la Slovaquie aura le rapport le plus élevé du nombre de voitures produites par habitant en 2008 (pour l'instant, il s'agit de la Belgique)<sup>6</sup>. Entre les années 1998 et 2004, la production automobile a plus que doublé, augmentant 1,5 fois plus rapidement que la production industrielle prise dans son ensemble<sup>7</sup>. C'est là le résultat des 167,3 milliards de couronnes slovaques investies depuis 1999 dans ce secteur (avec 40 milliards investis durant la seule année 2005) La part de l'industrie automobile dans la production industrielle totale s'est élevée en 2005 à plus de 25 %, contre 14 % en 1998. Sa part dans l'exportation est de 30 % (dont deux tiers pour Volkswagen !) La production automobile de Slovaquie est en effet exportée à 90 %.

Il est intéressant de relever le contraste entre l'importance de l'industrie automobile en Slovaquie et le niveau comparativement bas du nombre de véhicules dans le pays. Le nombre de véhicules personnels a augmenté de 163 pour 1 000 personnes en 1990, à 256 en 2004 (augmentation de 64 %), mais il est encore relativement bas. En Hongrie, ce nombre est de 290, en République Tchèque de 367, et dans les pays occidentaux compris entre 400 et 500. La Slovaquie est peut-être un lieu d'importance mondiale pour l'industrie automobile ; cependant, c'est aussi un pays avec des revenus bas par rapport au reste de l'Europe.

Indépendamment d'une fiscalité faible, de mesures significatives d'incitation à l'investissement<sup>8</sup> et d'une classe ouvrière politiquement émietlée, le bas coût du travail combiné au nombre (relativement !) suffisant d'ouvriers qualifiés est la principale raison de l'attractivité de la Slovaquie pour le capital (c'était la raison explicite de l'investissement de Volkswagen) Selon le Centre allemand pour l'industrie automobile, les coûts horaires de la main-d'œuvre des entreprises de sous-traitance sont de 3,3 euros, le plus bas taux de l'UE. En comparaison, un taux inférieur existe uniquement en Roumanie avec 1,7 euro. En République Tchèque il est de 4,2, en Hongrie, 4,7 et en Pologne, 5,4. Dans la région orientale de l'Allemagne, il est de 16,5 et dans sa partie occidentale, de 25,8 euros<sup>9</sup>. Assez curieusement, la presse émet des « avertissements » quant à la croissance rapide des salaires. Les coûts horaires ont augmenté de 9,2 % au cours de la dernière année, l'augmentation la plus élevée d'Europe mis à part les pays baltiques. Les salaires réels dans le secteur industriel ont augmenté de 4,8 %, tandis que l'année précédente, c'était 2,6 %, alors qu'en 2003 ils

5 L'afflux des investissements étrangers en République Tchèque après 1998 est relié à l'arrivée du parti social-démocrate au pouvoir. À la différence de la Slovaquie, c'était ce gouvernement qui a remplacé les anciens gouvernements "néo-libéraux". Le parti social-démocrate tchèque a eu le courage de faire ce que ces gouvernements n'ont jamais osé faire eux-mêmes. Avec le programme de la "réforme de l'Etat providence", elle a lancé une attaque sur la classe ouvrière et a accéléré sa recomposition technique, qui est plus adaptée aux besoins de composition du capital.

6 En 1992 seulement 2 175 voitures ont été produites en Slovaquie, 40 885 en 1997, suivi d'un saut en 1998 avec 125 281. Jusqu'ici, le plus grand nombre de voitures a été produit en 2003 avec 281 160 unités ; il y a eu une baisse provisoire à 223 542 en 2004. Les prévisions pour 2009 sont comprises entre 950 000 et 1,2 million annuellement. Cela ferait 149 par habitant. La Belgique, jusqu'ici au premier rang, en produisait annuellement 900 000, c.-à-d. 88 par habitant.

7 Entre 1998 et 2005, les revenus de l'industrie automobile ont été multipliés par 3,5 (330 milliards de couronnes slovaques en 2005 ; en 1998, ils étaient seulement de 89 milliards). La production industrielle dans son ensemble a seulement "doublé" ses revenus. La part de l'industrie automobile dans ces revenus est passée de 14 % en 1998 à 24 % de 2004.

8 PSA a reçu une subvention de l'État slovaque d'une valeur de 1,2 million de couronnes pour la création de nouveaux emplois ; Kia a reçu encore plus, 1,8 million.

9 *Mittel – und Osteuropa Perspektiven – Jahrbuch 2005/2006*. <http://www.bd-forecast.de>

enregistraient une baisse de 1 %.

Comparativement à l'Europe de l'ouest, les indemnités et les primes pour les heures supplémentaires sont également très basses. Les ouvriers sont encore prêts à travailler en continu, sept jours sur sept, par équipes en 3x8, à ce qu'il semble. Considérant qu'en France et en Allemagne, on travaille annuellement, en moyenne 1 440 heures ; en République Tchèque, en Pologne et en Slovaquie, on en est à près de 2 000 heures, une différence significative pour le capital.

Sa main-d'œuvre qualifiée est encore un autre atout de la Slovaquie pour attirer le capital. Bastion de l'industrie militaire avant 1989, la fin du bloc soviétique a permis à de grands nombres d'ouvriers d'intégrer les nouveaux secteurs d'accumulation. Jusqu'ici, les nouveaux embauchés des usines automobiles naissantes ne sont pas d'anciens travailleurs agricoles mais plutôt des ouvriers qualifiés avec une expérience industrielle. Entre 1998 et 2004, alors que la production de l'industrie automobile faisait plus que doubler, 20 000 nouveaux emplois ont été créés (durant la même période, le nombre total d'emplois baissait de 7 000)

### *Manque de main-d'œuvre ?*

Actuellement, plus de 28 000 ouvriers sont employés dans l'industrie automobile slovaque (11 % de tous les ouvriers industriels) On s'attend à ce que ce nombre grimpe continuellement pour atteindre de 85 000 à 100 000 ouvriers en 2008. Volkswagen, PSA et Kia en emploieraient 16 000. Mais, même en Slovaquie, comme en République Tchèque ou en Pologne, et en dépit du réservoir (en voie d'épuisement) d'anciens ouvriers de l'industrie militaire, le capital commence se trouver face à un problème fondamental : le manque d'ouvriers *qualifiés*. Ceci est particulièrement vrai en Slovaquie occidentale, où se concentre l'industrie automobile<sup>10</sup>. Ce que recouvre précisément la notion d'« ouvrier qualifié » ne nous est pas tout à fait clair, parce qu'il a semblé suffisant jusqu'ici de recruter et recycler des ouvriers d'autres secteurs.

Un nombre significatif d'ouvriers expérimentés originaires de Slovaquie est déjà employé par l'industrie automobile en République Tchèque. En retournant chez eux, ils peuvent représenter une autre source de main-d'œuvre pour les nouvelles usines automobiles et leurs sous-traitants. Par exemple, Kia déclare explicitement qu'une partie de sa main-d'œuvre a déjà une expérience de l'industrie automobile tchèque. Dans quelques régions de la République Tchèque, par exemple en Moravie centrale, la baisse de l'afflux d'ouvriers depuis la Slovaquie provoquée par les nouvelles capacités de production slovaques, commence à être apparente. Cependant, la production de Škoda ou TČPA, en République Tchèque, utilise encore fortement des ouvriers de Slovaquie.

Alors qu'en République Tchèque, les ouvriers immigrants représentent une solution aux problèmes de recrutement, il n'y a aucun signe d'un tel développement en Slovaquie. La seule migration imaginable devrait venir de plus à l'Est – Ukraine, Biélorussie, Moldavie, Roumanie ; mais elle n'a pas lieu en ce moment.

Afin d'assurer un meilleur approvisionnement en main-d'œuvre, des projets ont été mis en place pour faire participer les lycées et les universités, dans les régions où les usines automobiles sont présentes, à la mise en place de programme d'études en fonction des besoins des usines. Toutefois, comme en République Tchèque, avec la baisse du nombre d'élèves liées au développement démographique, les jeunes ne sont pas enthousiastes pour s'inscrire dans les écoles professionnelles et se préparer eux-mêmes au dur labeur des chaînes de montage.

Un autre facteur défavorable est la question de logement. Dans les centres de la production automobile (Bratislava, Trnava, Žilina) les loyers et les prix des appartements sont beaucoup plus élevés que dans d'autres régions et, de fait, réduisent la mobilité. La migration interne (ouvriers seuls se déplaçant vers un lieu de travail et retournant périodiquement voir

---

<sup>10</sup> Le manque actuel d'ouvriers qualifiés dans l'industrie automobile est évalué à 16 000.

leurs familles) ne pourra pas être une manière viable de surmonter le problème. Bien qu'il y ait une forte tradition de migration économique, la mobilité entre régions ne semble pas être une solution très populaire. Ainsi, bien que Volkswagen à Bratislava offre le logement aux ouvriers venant de loin, seuls 16 % de ses employés viennent de plus de 100 km. Parmi 41 000 candidats à un poste de PSA à Trnava, seuls 15 % provenaient des régions frappées par le chômage en Slovaquie centrale et orientale. Seul Kia n'a pas eu de problème pour attirer des ouvriers venant de loin ; derrière le grand groupe d'ouvriers originaires de la région locale de Žilina, les plus nombreux sont originaires des régions de Košice et de Michalovce en Slovaquie orientale. Ceci, cependant, semble être une exception à la règle voulant que les ouvriers prêts à émigrer préfèrent aller à l'étranger (particulièrement en République Tchèque et au Royaume-Uni) pour y gagner des salaires plus élevés.

Bien que le système (surtout en comparaison avec les pays voisins)<sup>11</sup> d'assurance chômage et d'aides sociales en place en Slovaquie soit strict et dur, par rapport aux autres pays, il n'a pas fourni un nombre suffisant de chercheurs d'emplois dociles. Il s'avère que les politiques visant à augmenter la « motivation » ne peuvent pas aider le capital à résoudre son problème de manque de main-d'œuvre.

Un tel manque d'ouvriers qualifiés peut devenir un obstacle sérieux à l'expansion de l'industrie automobile. Du même coup, cela peut devenir un avantage significatif pour les ouvriers lors de luttes de classe potentielles. Déjà, des craintes sont exprimées par le capital que ce manque peut mener à une pression pour des augmentations salariales dans ce secteur.

### *Les sous-traitants*

La sous-traitance – à nouveau comme en République Tchèque – représente la part la plus importante de l'industrie automobile en Slovaquie. La production d'équipements est un des domaines de ce secteur dont la croissance est la plus rapide. En 2004, la production des sous-traitants était de 140 milliards de couronnes (105 milliards en 2003 ; seulement 53 milliards en 2002) En termes d'emploi, les sous-traitants sont également importants – pour chaque ouvrier employé dans la production automobile directe, il y en a cinq dans la sous-traitance.

Beaucoup de sous-traitants sont liés géographiquement aux usines automobiles et donc concentrés en Slovaquie occidentale et centrale – à Záhori (Volkswagen), sur les rives du Váh (PSA) et dans la région de Kysuce (Kia) Par exemple, on s'attend à ce que les sous-traitants près de Kia à Žilina créent environ 4 000 emplois, tandis que l'usine elle-même en apporte 2 400. On estime que 11 000 ouvriers sont liés à l'usine slovaque de Volkswagen. Les sous-traitants, cependant, ne viennent pas en Slovaquie afin de produire pour une seule usine principale. Ils comptent au contraire travailler pour plusieurs firmes. Ainsi, par exemple l'usine Visteon, à Nitra, où 400 ouvriers produisent des pièces pour l'aménagement intérieur et la climatisation, a pour clients Kia et à PSA. La firme allemande INA-Schaeffler est encore plus importante. Ses deux usines à Kysucké Nové Město et Skalice (près de Volkswagen) emploient 6 000 personnes. INA-Schaeffler fournit également Daimler-Chrysler, General Motors, Toyota et BMW.

Beaucoup de sous-traitants ne se concentrent pas seulement sur les usines automobiles slovaques et produisent également pour des usines ailleurs en Europe et/ou dans le monde. Ce type d'entreprises ne se trouve pas uniquement en Slovaquie occidentale. Par exemple, la compagnie Getrag Ford produira, avec ses 3 000 ouvriers de Slovaquie orientale à Kechneč (20 km au sud de Košice), des transmissions et des moteurs pour ses usines dans le reste de l'Europe. La capacité annuelle de l'usine devrait atteindre 200 000 moteurs et transmissions.

---

<sup>11</sup> Depuis la partition, les gouvernements slovaques successifs ont été à l'avant-garde pour remettre en cause les avantages sociaux, relativement à ceux de République Tchèque ou de Hongrie, par exemple. Ainsi, les soins médicaux sont redevenus payants (plus de « tiers-payant » ou d'avance) et les taux de remboursement ont considérablement diminué ; la journée de séjour en hôpital coûte au minimum 100 couronnes ; la baisse des indemnités de chômage et des allocations familiales ; la réforme des retraites imposant de cotiser plus, etc.

Ce devrait être le plus important investissement de Ford en Europe centrale.

La firme américano-japonaise Yazaki, un fournisseur de Ford, a également établi deux nouvelles usines en Slovaquie orientale, à Michalovce et Stropov. Trois mille ouvriers y fabriquent du câblage pour l'automobile.

Un autre équipementier important, Matador, est basé dans la ville de Púchov, au nord-ouest (où il y a également une usine de pneus Continental) Les origines de Matador remontent dès avant 1989. Une université de chimie-technologie a été fondée là quasi-uniquement pour ses besoins. Matador est devenue une des entreprises slovaques qui investissent aussi à l'étranger – elle a des usines en Russie et en Ethiopie et pense à investir en Chine et en Inde. Indépendamment des pneus, Matador a étendu sa production à d'autres composants. Avec la compagnie coréenne Dong Won, elle a commencé la production de portes pour la Kia slovaque, à Dubnica nad Váhom. Globalement, Matador emploie 3 850 ouvriers en Slovaquie.

Dans la liste des équipementiers, il ne faut pas omettre l'usine de la firme américaine Delphi implantée à Senica, dans l'ouest qui emploie 2 300 ouvriers. C'est l'une des rares usines où un conflit plus important qu'à l'ordinaire ait été noté. Vers la fin 2005, en concordance avec le nouveau programme d'économie budgétaire de l'entreprise (qui a le plus touché les ouvriers des États-Unis), la direction a essayé de diminuer les salaires dans l'usine slovaque ainsi qu'en République Tchèque. Les syndicats de toutes ces usines commencèrent à discuter pour présenter une réponse commune. La menace résultante d'une grève a poussé la direction à retirer ses plans de réduction salariale.

Johnson Controls est une des rares compagnies à avoir étendu ses investissements en Slovaquie de la simple production jusqu'à un centre entier de recherches et développement. Cette compagnie américaine emploie environ 500 ouvriers à Trenčín.

### ***Organisation de la production***

Le mode de production « juste-à-temps » peut devenir un véritable atout dans les mains des ouvriers. Comme il se base sur le fait de fournir chaque pièce juste-à-temps<sup>12</sup>, il y a un grand espace pour attaquer la production entière, par exemple en bloquant le transport ou une seule chaîne de montage. Là est l'aspect de l'accumulation du capital où nous pouvons trouver la plus grande puissance des ouvriers de l'industrie automobile. Si nous observons l'infrastructure du transport, nous devrions également préciser que le réseau autoroutier n'a été développé que d'une façon minimale en Slovaquie. L'établissement de nouveaux centres de production requiert donc la construction de nouvelles autoroutes principalement vers Zilina et Košice. L'usine de Kia à Zilina va devoir faire face à ce problème car elle est censée être en communication étroite avec l'usine de Hyundai à Ostrava-Nosovice. Les autoroutes en constructions en Slovaquie orientale devraient attirer de nouveaux investisseurs qui vont devoir faire face au manque de main-d'œuvre qualifiée dans les parties occidentales.

De plus, n'oublions pas l'important réseau de chemin de fer qui relie tous les centres d'industrie automobile en Slovaquie (Bratislava, Trnava, Zilina et Ostrava en République Tchèque) Les cheminots vont expérimenter l'importance croissante de leur rôle, ce qui peut être un aspect crucial pour de futures luttes...

### ***En guise de conclusion***

Nous ne pouvons tirer seulement que des conclusions très limitées de notre bref examen de l'industrie automobile slovaque. Cela est principalement dû au manque de luttes de classe ouvertes ainsi qu'au manque de contacts personnels. Il reste encore plusieurs thèses (qui restent ouvertes comme elles le sont en République Tchèque) à mentionner :

- le secteur automobile est un des plus importants pour l'accumulation du capital et son importance en Slovaquie va augmenter ;
- la limite la plus importante pour son expansion semble être le manque d'ouvriers qualifiés (en Pologne, en Slovaquie et en République Tchèque), qui préoccupe le

---

12 NdT : C'est à dire à flux tendu, en ne stockant aucune pièce.

capital et nous fournit un certain espoir d'une puissance plus grande des ouvriers dans d'éventuelles luttes ;

- comme elle est basée sur le « juste-à-temps », la production automobile tend vers l'unification de la perception qu'ont les ouvriers de leurs conditions (au sein du même groupe comme entre sous-traitants et maison mère) et l'établissement de liens à l'intérieur de la classe ouvrière, aussi bien au niveau local qu'international ;
- le processus de la recomposition technique de la classe ouvrière étant loin d'être achevé, nous nous demandons si ce n'est pas là, la raison principale pour laquelle la classe n'a pas encore trouvé de réponses politiques dans la lutte de classe.

Mais il reste également des questions en suspens :

- Qui travaille dans l'industrie automobile (qualification, âge, sexe, contrats, expérience de la lutte de classe) ?
- Les ouvriers se rendent-ils compte de leur position exceptionnelle face à leurs employeurs grâce à la pénurie d'ouvriers qualifiés ?

## INVESTISSEMENTS EN TCHEQUIE : EXPANSION OU DECLIN ?

### *Un peu d'histoire industrielle*

Les transformations vers le capitalisme privé, qui commencèrent après 1989, furent, au début, principalement affectées par les luttes à l'intérieur de l'ancienne classe dominante pour définir ce que devait être cette transformation. Déjà en 1990, la fraction de la bourgeoisie dirigée par Vaclav Klaus, qui était ministre des finances et devint ensuite premier ministre et qui est aujourd'hui l'actuel président, eut la position dominante. A la tête de l'ODS (Obcanska Demokraticka Strana), il était, avec beaucoup d'autres, en faveur de la dite « *voie tchèque* » vers la privatisation. Cette voie tchèque reposait principalement sur l'encouragement aux investisseurs intérieurs, qui étaient, évidemment, membres de la Nomenklatura de l'ancien régime. En quelques années, cette fraction se révéla ne pas être intéressée à la valorisation du capital industriel, même si beaucoup d'entre eux gagnèrent beaucoup d'argent grâce à la privatisation avec vente d'actions (projet du groupe de Vaclav Klaus), qu'ils transférèrent ensuite sur des comptes de banques étrangères.

D'importants investissements étrangers arrivèrent ensuite à partir de 1995, lorsque le gouvernement vendit 27 % du capital de l'opérateur de télécommunications SPT Telecom — Czech Telecom comme il s'appelle aujourd'hui — au consortium helvético-hollandais TelSource (KPN+Swisscom) Bien qu'il fût un des premiers investissements significatifs, il ne consistait pas en une réorganisation de la production, mais seulement en le contrôle d'un dispositif productif existant. Les investissements dans de nouvelles usines n'apparaissaient pas encore. On doit également noter que ces investissements ne correspondaient pas aux classiques restructurations avec licenciements dans les pays d'origine des compagnies investisseuses.

L'arrivée de Volkswagen dans l'usine automobile Skoda de Mlada Boleslav en 1991 avait à peu près le même caractère, de même que la prise de l'industrie tchèque du tabac par Philip Morris, les investissements de E.ON dans l'ingénierie électrique de Bohême du sud, et par-dessus tout, le plus gros investissement allemand, celui de l'arrivée de RWE dans Transgas (en 2002), monopole de distribution du gaz. Il y eut également d'autres investissements du même ordre comme la prise de contrôle des banques tchèques par les banques étrangères suite aux banqueroutes du milieu des années 90 si bien qu'elles sont contrôlées à 95 % par les banques étrangères comme, par exemple la Komerční banka par la Société Générale.

Le vrai boom d'investissements étrangers arriva en 1999, une année après l'arrivée au pouvoir des socio-démocrates (CSSD) Leur nouveau gouvernement introduisit des aides et incitations qui devaient attirer de nouveaux investisseurs. Ces encouragements impliquaient la mise en place d'infrastructures gratuites (comme les IT- Technologies de l'information) routes, de l'aide au R&D, ainsi qu'une absence d'impôts sur 10 ans, achat de terrain à des prix inférieurs à ceux du marché, et avantages spéciaux (primes) en cas d'investissements dans les régions à fort taux de chômage (Bohême du Nord, Moravie), etc.

Tandis qu'en 1998, 2,64 milliards de dollars arrivèrent en République Tchèque, il y en eut déjà 4,88 milliards en 1999, pour atteindre un sommet de 9,3 milliards en 2002. Ainsi la République Tchèque a pris la seconde place des pays de l'Est derrière la Pologne pour les investissements étrangers avec 2 500 dollars par habitant, c'est même la première place. Notons que l'ensemble des investissements pour les années de 1999 à 2001 ont représenté 10 % du PNB tchèque.

La plupart des gros investisseurs sont des firmes allemandes (25 %) devant les japonaises (20 %) suivies par les américaines et les hollandaises. Au total, les firmes européennes représentent 75 % du total des investissements. Une nouvelle tendance se fait jour, l'arrivée de firmes de Taïwan ou de l'Inde qui espèrent, via leurs investissements en

République Tchèque, atteindre plus facilement les marchés de l'Union Européenne. Par secteur, c'est l'automobile qui recueille le plus d'investissements (46 %); notons le futur investissement commun entre Toyota et PSA (TPSA) pour construire une nouvelle usine à Kolin pour 1,5 milliard d'euros, où environ 300 000 automobiles devraient être construites chaque année. Le deuxième secteur est celui de l'ingénierie électrique avec 18 % des investissements.

L'augmentation des investissements en R&D et services stratégiques a été la nouveauté de l'année 2003. Le plus important exemple en est l'arrivée de DHL qui a implanté à Prague son centre européen de logistique. De même, Air France a implanté son centre mondial de gestion clientèle à Prague tandis qu'Honeywell implanta son centre de développement global à Brno (dans les mêmes locaux où était située auparavant Flextronics) La tendance est la même en Slovaquie où VW, PSA et Hyundai/KIA construisent des nouvelles usines tandis que Samsung construit une nouvelle usine pour produits à technologie numérique et y implante son centre européen de logistique.

Les investissements en R&D et en services stratégiques restent pour la plupart limités pour l'instant à Prague et Brno. Parce que ces villes sont des villes à universités techniques et où la main d'œuvre qualifiée est relativement abondante. Mais la limite de ces investissements est déjà visible car la limite de main d'œuvre disponible est en train d'être atteinte à Prague : la République Tchèque est un pays où le nombre d'étudiants dans le supérieur est un des plus faibles d'Europe (12 % en République Tchèque, contre 20 % dans l'UE) C'est pourquoi le gouvernement essaye d'attirer des salariés qualifiés d'autres pays d'Europe de l'Est (Ukraine, Biélorussie, Bulgarie)

Les dirigeants des industries automobile et de l'électricité ont déjà demandé au gouvernement de procéder à des réformes du système scolaire pour qu'il puisse fournir en quantité suffisante la main d'œuvre nécessaire ; ils avertissent que si les conditions ne changent pas, les investissements pourraient s'arrêter ou pis que des ruptures dans la production apparaissent.

Malgré ces flux massifs d'investissements entre 1999 et 2002 et leur arrivée, depuis 2003, dans les services<sup>13</sup>, la limite de ces tendances commencent à apparaître. 2003 a été marqué par une baisse significative des investissements (au niveau le plus bas depuis 1997) Le montant actuel ne correspond qu'à ce que les firmes réinvestissent de leurs profits Mais même ces profits ont diminué par rapport aux années précédentes : alors que le capital étranger a laissé 64,3 milliards de couronnes en 2002, il n'y en a eu que 62,2 milliards en 2003. C'est la première baisse pour deux années successives et le Bureau des Statistiques a été obligé de reconnaître que les records mondiaux d'investissements en République Tchèque sont terminés<sup>14</sup>.

Les institutions gouvernementales expliquent que ces baisses sont dues à deux grosses transactions : l'achat de 49 % du capital dans la téléphonie mobile de Cesky Telecom par l'américain Eurotel ,<sup>15</sup> et la vente de 27 % du capital du consortium helvético-hollandais TelSource de Cesky Telecom à des investisseurs tchèques. Ce ne peut être qu'une vérité partielle. De nouvelles études de l'institut allemand Fraunhofer indiquent que beaucoup de firmes allemandes de métallurgie et d'électronique commencent à rapatrier leurs usines vers l'Allemagne. Les bas salaires ne sont pas la seule chose qui intéresse le capital : il y a une faible productivité du travail en République Tchèque qui contre balance l'attrait des bas salaires. A cela s'ajoute le manque de main d'œuvre qualifiée déjà mentionnée. Ce taux de retour vers l'Allemagne est ainsi passé de 15 à 33 %.

<sup>13</sup> Les « services » font partie de la production industrielle.

<sup>14</sup> Les profits réinvestis ont pour la première fois baissé en 2003. Cf. : <http://www.czso.cz> ( Czech bureau of statistics)

<sup>15</sup> Le rachat de ces actions devrait augmenter la possibilité que l'état vende toute sa participation dans Cesky Telecom, ce qui est prévu en 2005. Le gouvernement espère une régénération du secteur des télécommunications et espère aussi des profits venant de la téléphonie mobile (90 % des tchèques ont un portable et Eurotel a la plus forte valeur des filiales de Cesky Telecom).

Malgré ces tendances, par rapport aux autres pays d'Europe de l'Est, la République Tchèque a, grâce à ces investissements étrangers, l'économie la plus interconnectée à l'économie mondiale ces dernières années. Même l'économie allemande est plus repliée. L'économie tchèque a les relations les plus imbriquées avec celle d'Allemagne où elle exporte 40 % de sa production et selon les données de la banque nationale tchèque une baisse de 1 % du PIB en Allemagne n'entraîne qu'une baisse de 0,5 % en République Tchèque.

### *L'industrie automobile*

Comme on l'a vu, la majorité des investissements va à l'industrie automobile et grâce à cela, c'est devenu le secteur le plus important de l'économie tchèque. 85 % de la production est exportée ce qui représente 21 % du total des exportations tchèques. Il y a 130 000 salariés dans cette industrie. Dans certaines régions, Liberec et la Moravie, cela représente 75 % de tous les investissements (91 % à Liberec), ce qui en fait des régions vulnérables en cas de crise du secteur.

Malgré l'importance de ce secteur, il n'y a pas de luttes remarquables (de même qu'en République Tchèque, en général) Il y a eu des tentatives chez Skoda à... Mlada Boleslav (et aussi dans ses filiales de Moravian Kvasiny et Vrchlaví) liées aux négociations syndicales de branche, mais aucune grève visible n'a eu lieu. Plusieurs fois, il est arrivé que des arrêts de travail aient lieu de la part de groupes de travailleurs pour protester contre l'augmentation des cadences (en 2001) ou pour refuser de faire des heures supplémentaires de nuit (au début de 2003) Mais ce fut plus le produit du jeu syndical lors des négociations que le résultat de luttes autonomes des ouvriers, si l'on s'appuie sur les informations disponibles.

Pour prévenir les conflits ouverts chez Skoda, il existe plusieurs coussins efficaces, mis en place tant par la direction que les syndicats, par exemple, lors de licenciements, ce sont les ouvriers intérimaires, venant pour la plupart de Slovaquie qui sont licenciés en premier. Périodiquement, la direction menace de délocaliser la production en Ukraine car elle a déjà construit en Ukraine subcarpatique, à Uzgorod, une usine qui produit déjà des VW mais aussi des Skoda.

Il n'y a eu aucune grève chez Tatra à Koprivnice (l'usine est la propriété de American Terex Corporation et produit des camions), lorsque de nombreux licenciements y furent annoncés au début 2003. Ceci est dû au fait que l'usine est située en Moravie du Nord où le chômage touche 20 % de la population. Il y eut une manifestation à laquelle participèrent des habitants de Koprivnice et même quelques ouvriers de Skoda venus de Kvasiny. Les ouvriers huèrent le dirigeant syndical parce qu'il essayait de les convaincre que les licenciements amélioreraient la situation de l'entreprise. Il y eut même des voix appelant à des actions plus conséquentes contre la direction mais elles restèrent sans écho et la rage ouvrière ne s'exprima pas en un combat au grand jour

Tous ces conflits ont eu lieu dans des usines existantes avant 1989 et reprises par des investisseurs dans lesquelles le poids des syndicats est traditionnellement puissant et où ceux-ci ont toujours eu le contrôle sur les événements. Il n'y a d'ailleurs pas de syndicats dans les nouvelles usines construites avec des investissements étrangers. Ce qui signifie que les conflits dans ces usines restent ignorés mais que d'un autre côté, il n'y existe pas d'amortisseurs et d'intermédiaires syndicaux et donc cela peut laisser de l'espace à l'autonomie ouvrière non entravée par les filets syndicaux.

### ***L'industrie de l'ingénierie électrique***

Ce secteur est le deuxième derrière l'industrie automobile relativement au flux d'investissements étrangers (18 %) Ce flux a commencé dès 1997, lié au développement mondial de ce secteur et de celui des IT, en particulier, et à de faux espoirs, en général. Il est déjà arrivé en République Tchèque que, par exemple, Flextronics quitte la République Tchèque pour la Hongrie ou la Chine ou que Philips arrête les investissements annoncés, etc. Flextronics est un exemple parfait dans ce secteur et pas seulement en République Tchèque.

Flextronics s'est implanté à Brno en 2000, a obtenu 10 ans d'exonération de taxes et impôts, des avantages divers, et le terrain pour une couronne symbolique, des infrastructures routières et accès aux réseaux payés par la municipalité. En échange, Flextronics avait promis d'embaucher jusqu'à 3 000 ouvriers dans les cinq années à venir. Elle a investi 400 millions de couronnes dans les nouvelles chaînes et a employé 2 400 ouvriers en 2001, au zénith de son aventure à Brno. A l'été 2002, la direction a annoncé la fermeture de l'usine et le transfert de la production en Hongrie et en Chine Seul un petit bureau d'études est resté sur place.

Les mêmes espérances du capital ont eu lieu chez Philips. Philips avait investi 240 millions d'euros dans l'usine de Hranice, en Moravie, mais a annulé l'étape suivante de 400 millions d'euros. Au début Philips avait annoncé qu'elle emploierait jusqu'à 3 250 salariés mais, en réalité, il n'y en a jamais plus de 1 270 quoique le gouvernement ait concédé de nombreux avantages pour l'installation de Philips : pas de droits de douanes à l'importation, pas d'impôts et de taxes pendant 10 ans, et investissements de plusieurs dizaines de millions de couronnes pour viabiliser la zone industrielle où est située l'usine. Philips continue de dénier les accusations de fermeture, mais l'exemple de Flextronics montre justement que des décisions pareilles peuvent arriver sans avertissement.

Un autre exemple étant la fermeture inopinée par Energizer, fabricant américain de piles, de son usine tchèque cette année.

Les peurs de ces fermetures s'accroissent, si l'on comprend que, comme pour l'industrie automobile, certaines régions reposent sur la mono-industrie et la dépendance aux investissements, comme ceux de Panasonic, Matsushita, Celestica ou Philips. Ainsi la région de Pilsen où 73 % des investissements ont lieu dans l'électrotechnique. Il n'y a pas d'information sur les luttes dans ce secteur. Contrairement à l'industrie automobile (Skoda, Tatra) qui sont des anciennes usines à forte puissance syndicale, ici, les syndicats sont faibles ou inexistantes. Cela dit, personne ne peut conclure si cela va avantager les luttes ou pas.

### ***Expansion ou déclin ?***

Les médias bourgeois et le gouvernement essaient d'expliquer que ces exemples de fermetures ne sont qu'un repli temporaire et que les exemples de Flextronics ou Energizer ne sont que des exceptions. Ceci est renforcé par l'impression que la République Tchèque demeure l'un des dix pays les plus attractifs pour les investissements dans les prochaines années. Si cela arrive, cela ne signifiera rien de plus qu'une intégration croissante de l'économie tchèque dans l'économie mondiale. Mais l'intégration économique n'est qu'un aspect ; ce qui est plus important c'est qu'elle puisse favoriser les conditions pour des luttes de classes potentielles sans respect des frontières.

## EXPLOSION SOCIALE EN SLOVAQUIE ORIENTALE

*Ce qui s'est passé, en février 2004, en Slovaquie est quelque chose de sans précédent depuis des dizaines et dizaines d'années. Tous les reportages télévisés étaient pleins d'enfants Roms chantant devant des boutiques pillées "nous voulons manger !" et des Roms énervés jetant des bouteilles et des pavés, avec la police tirant des gaz lacrymogènes et se servant de canons à eau et des unités spéciales ratissant les campements des émeutiers et des pilleurs équipés de pistolets-mitrailleurs. Ce type d'événements que nous avons vu en Argentine, Bolivie, Irak ou Haïti sont devenus plus proches que jamais de la réalité de la classe ouvrière en Europe centrale.*

Si nous voulons comprendre cette révolte des prolétaires Roms (et dans une moindre mesure des non-Roms) en Slovaquie nous devons d'abord nous intéresser à leur situation concrète.

### *Comment se débarrasser des prolétaires sur numéraires ?*

La Slovaquie n'est pas une exception aux tentatives du Capital de démanteler l'Etat providence afin de gagner du temps et de l'espace pour surmonter sa crise. Les dernières réformes gouvernementales de ce type en Slovaquie ont inclus de dures réductions dans les allocations familiales. Ainsi, si en 2002 une famille de cinq personnes pouvait recevoir jusqu'à 17 890 couronnes slovaques d'allocations, un an après ce n'était plus que 13 650 couronnes slovaques et, en début 2004, ce n'était plus que 6 710 couronnes slovaques. Alors que le salaire moyen en Slovaquie est de 14 000 couronnes slovaques par mois, pendant l'année 2003 sa valeur réelle a diminué. Le taux de chômage est d'environ 15,6 %, mais les Roms vivent principalement dans des régions qui ont un taux de chômage double, voire plus et eux-mêmes peuvent être à 100 % au chômage.

Les Roms représentent environ 400 000 personnes sur une population totale de 5,4 millions<sup>16</sup>. A cause de leur fort taux de fécondité leur nombre ne cesse d'augmenter. Avec les anciens niveaux d'allocations familiales, il était possible pour des parents de famille nombreuse d'éviter l'esclavage salarié. Bien sûr, dans ce cas, ils ne pouvaient qu'être très pauvres, mais il était toujours possible de survivre sans souffrir de la famine, surtout en étant impliqués dans l'économie souterraine, le vol à l'étalage ou la petite délinquance ou en survivant sur le jardinage ou l'élevage d'animaux. En fait les Roms, qui ont toujours été les premiers licenciés lors des restructurations depuis 1989, et qui de fait ont été exclus du marché du travail depuis 10 ans, n'ont pas eu d'autres choix, même en voulant travailler « normalement ». On peut même dire que une grande part des jeunes n'a jamais été intégré dans le salariat.

Le gouvernement Slovaque a proclamé qu'un des buts de sa réforme est d'empêcher que les ouvriers ne vivent de leurs enfants. De cette façon, il veut créer une véritable armée de réserve qui soit forcée d'accepter n'importe quel boulot et en conséquence faire baisser les salaires des autres et rendre le pays encore plus attractif pour les investisseurs étrangers. Dans le cas des Roms, cela n'a pas fonctionné. Il est très difficile de trouver même un travail très mal payé dans des zones où le chômage ne descend jamais en dessous de 30 % et si vous êtes en plus victime de discrimination raciale même sur le marché du travail. Les régions les plus touchées par ce processus sont celles de Presov et Košice, à l'Est de la Slovaquie, où la rébellion a explosé, qui n'ont obtenu pas plus de 1,8 % des investissements étrangers. De plus, le Capital étranger n'est pas seulement intéressé par la main d'œuvre bon marché mais aussi par celle qui est qualifiée (dans l'automobile, l'électronique ou la sidérurgie) et les Roms sont, dans leur immense majorité, des travailleurs non-qualifiés.

En plus de la réduction du montant des allocations, l'attribution de celles-ci est

<sup>16</sup> Hongrois 700 000; autres 30 000. Chiffres 2004.

désormais liée à l'acceptation d'un travail d'intérêt général. Même si les autorités locales avaient assez d'argent pour embaucher des chômeurs dans ses TIG, ce ne serait pas suffisant pour résorber le chômage.

Si on prend en compte tous les facteurs évoqués ci-dessus, on arrive finalement à l'hypothèse que pour les Roms, un but non avoué des réformes du gouvernement est d'arrêter la croissance de la population surnuméraire. Tout ceci mélangé donne un cocktail assez explosif à tel point qu'au début février, les renseignements généraux slovaques avaient averti le gouvernement d'une possible radicalisation des Roms qui pourraient fusionner avec un sentiment d'insatisfaction de toute la classe ouvrière.

### ***Mouvement d'expropriations collectives***

Les premiers signes de révolte sociale dans les régions orientales de la Slovaquie apparurent le 6 février. Des habitants du village de Hran dans le district de Trebisov refusèrent d'envoyer leurs enfants à l'école pour protester contre la baisse des allocations. Le 8 février, plusieurs centaines de Roms de Pavlovce nad Uhom manifestèrent contre les nouvelles lois. Quatre jours plus tard, il y eut un rassemblement similaire de 300 personnes à Michalovce. Les Roms menacèrent explicitement de pratiquer des expropriations.

Entre les 11 et 14 février, un super marché de la chaîne Billa, à Levoca, fût attaqué 4 fois par un groupe d'environ 80 Roms qui s'approprièrent de la nourriture. La plupart n'avaient que des rouleaux de papier dans leur chariot, alors qu'ils avaient caché sous leurs manteaux des saucisses de la viande et des surgelés. Les agents de sécurité du magasin appelèrent la police mais les Roms les menacèrent de représailles et expliquèrent que s'ils volaient, c'est parce qu'ils n'avaient plus rien à manger.

Le 18 février, une manifestation conjointe de Roms et de non-Roms eut lieu à Vranov nad Toplou, pour demander du travail. Selon les statistiques officielles, il y a 8 000 chômeurs dans la région et seulement 50 postes disponibles. Les manifestants condamnèrent les nouvelles réformes.

Le matin du 20 février, les employés d'un magasin de Drahnov découvrirent que celui-ci avait été pillé. Une autre expropriation eut lieu le même jour à Cierna nad Tisou. Entre 40 et 50 Roms avec leurs enfants pillèrent de la nourriture pour un montant de 40 à 50 000 couronnes. Treize d'entre eux furent arrêtés et condamnés. Le jour suivant, 200 Roms échouèrent à piller un magasin COOP Jednota à Trhoviste (district de Michalovce) Le gérant verrouilla les portes du magasin et appela la police. Les pilleurs demandèrent à entrer dans le magasin pour prendre de la nourriture sans la payer. Ils n'écoutèrent pas les injonctions de la Police qui appela des renforts dont une unité spéciale de police de Košice. Les Roms se dispersèrent mais revinrent le soir pour envahir le magasin. Malheureusement, la police les attendait et 33 furent arrêtés

Le 23 février, un rassemblement de plusieurs centaines de Roms se tint au centre de Trebisov. La police, considérant leur manifestation illégale, les repoussa. Les Roms essayèrent de piller un magasin mais la Police les repoussa dans leurs quartiers et y mit le siège. Dans la soirée, 248 policiers essayèrent de repousser la foule en colère en utilisant des canons à eau, des gaz lacrymogènes, grenades et même des balles d'alarme. Les Roms répondirent par des jets de pierres et de bouteilles blessant deux policiers, et endommageant deux voitures de police et criant des slogans « *Fascistes !* » et « *Nous voulons manger !* » Au bout d'une heure la rébellion était terminée, mais le quartier resta coupé du reste de la ville. Le 24, environ 30 Roms – dont des enfants – attaquèrent un car de police avec des pierres. Plusieurs centaines de policiers investirent le village et les Roms se dispersèrent dans les champs environnants ; 69 d'entre eux ont été accusés de vol, émeute et attaque contre la police. Un des Rom, fit ce commentaire « *On veut juste faire savoir que nos enfants ont faim. Le gouvernement ne nous donne ni argent ni nourriture et par-dessus tout, il nous envoie la police.* » Peu de temps après, le gouvernement pris publiquement la décision d'envoyer 600 policiers supplémentaires dans la région. « *Ca va être la guerre et nous n'avons pas*

*d'armes* » commenta un Rom de Trebisov.

Le 25 février plusieurs Roms femmes, enfants et un seul homme pillèrent un magasin à Čaklov. La police les arrêta brutalement et blessa gravement un jeune enfant. A partir de cette date, les actions de pillage se déplacèrent de l'Est pour atteindre le centre puis l'ouest de la Slovaquie. Mais ce n'était que des actions isolées. Le point le plus important à noter est qu'à Zemplin, le 24 février, des ouvriers non-Roms se sont joints aux expropriations collectives. Un autre fait à noter est que les descriptions dans les médias des premiers pillages ont servi de propagateur à la révolte. La manifestation et les pillages, l'émeute de Trebisov est née de cette façon. Les Roms vivant là avaient appris ce qui s'était passé dans d'autres villes et participèrent spontanément au mouvement. Dans beaucoup d'autres cas, les Roms vinrent dans les super marchés déclarant qu'ils voulaient de la nourriture gratuitement comme ils l'avaient vu à la télévision.

### ***Répression et récupération***

Derrière le déploiement de la police et de l'armée, le gouvernement slovaque essaye aussi de jouer la carte du racisme pour éviter une possible généralisation de cette lutte de classe ; le président de la république, Rudolf Schuster, ayant ouvertement alerté sur ce danger possible. Le gouvernement a donc fait de son mieux pour persuader la population que les événements n'étaient pas des « *émeutes sociales* » mais des émeutes de Roms selon le ministre de l'intérieur, Vladimir Palko. Il a également défini le mouvement non comme un véritable pillage (c'est à dire des expropriations organisées collectivement), mais comme « *crime ordinaire comme il s'en commet tous les jours* ». D'un autre côté, le gouvernement explique que c'est un pillage mais organisé par des usuriers. Il est cependant très difficile d'identifier les bénéfices que des usuriers pourraient retirer de telles actions qui attaquent la circulation de la valeur d'échange.

Mais l'autre revers de la médaille est la récupération de la lutte prolétarienne des Roms. Le ministre des affaires sociales, M.Kanik, qui a déclaré que le gouvernement était prêt à faire quelques concessions sur la réforme des allocations sociales. Pendant que des travailleurs sociaux sont dépêchés dans les régions agitées pour expliquer aux Roms que le pillage est une mauvaise solution aux conséquences désastreuses. Les Roms de Novacany, près de Košice étaient sans domicile depuis le 22 janvier, quand leurs caravanes en bois brûlèrent. Tout d'un coup, le 24 février, ces mêmes Roms reçurent du gouvernement des habitations provisoires. Le 25 février, le maire du village de Trhoviste a signé un accord avec l'agence pour l'emploi de Michalovce fournissant des TIG pour une communauté locale de chômeurs Roms qui avait été impliquée dans les pillages. Cette liste d'exemples de tentative de récupération est loin d'être définitivement close.

Un rôle important a été joué dans la répression et la récupération par les classes moyennes Roms et leur représentation politiques. En premier, le parlement Rom de la république slovaque a appelé à une journée de manifestation le 25 février. Il avait même envisagé le blocage des voies ferrées aux frontières. Mais au fur et à mesure que la lutte de classes devenait plus forte et incontrôlable, le parlement Rom fit marche arrière et déclara que sa proposition de manifestations était déplacée. Et il commença à appeler à l'annulation des manifestations, mais heureusement sans succès. Dans plusieurs endroits, il y eut de nombreuses manifestations pacifiques sans pillages ni émeutes. Le parlement Rom a aussi annoncé qu'il était temps d'en finir avec les protestations parce que ce n'était pas la bonne solution. En plus, ils ont proposé leur aide à la police pour supprimer les révoltes en faisant des patrouilles communes police et Roms.

### ***Quel avenir ?***

Maintenant, il apparaît que la situation est en train de se calmer. Il est clair que la lourde répression empêche les Roms d'entreprendre d'autres révoltes. Ceci allié au fait que le niveau de conscience était très défensif peut permettre une récupération plus facile. Il faut

aussi signaler que le mouvement a échoué à s'étendre dans les grandes villes. Par exemple à Košice, capitale de la région Est, dont l'importante communauté Rom est restée largement passive ces derniers temps.

Mais on doit aussi mettre en avant le fait que, dans quelques cas, le mouvement a été capable de surmonter le racisme fort enraciné contre les Roms. Nous avons déjà signalé deux exemples, mais il y en a eu d'autres. Particulièrement lors des manifestations pacifiques du 25 février, où les prolétaires Roms manifestèrent avec les prolétaires « blancs », qui déclarèrent qu'ils soutenaient les expropriations collectives (comme à Humenne) déclarant : « *ils auraient dû le faire depuis longtemps* » ou bien « *on n'est pas surpris par ces actions car il est impossible de survivre comme cela* »

Une chose est évidente, le capital et son gouvernement ne sont pas capables de résoudre ce problème de la même façon qu'ils ne savent pas résoudre leur crise. Si ce coup-ci, ils ont réussi à contenir le mouvement, ce n'est que repousser le jour de l'échéance.

Bruxelles-Paris, le 18 décembre 2006

<p>Pour toute correspondance écrire, sans autre mention, à : BP 1666, Centre Monnaie 1000, Bruxelles 1, Belgique. Consulter le site Internet de <i>Mouvement Communiste</i> : <a href="http://www.mouvement-communiste.com">www.mouvement-communiste.com</a></p>
--