

DE NEW YORK A LOS ANGELES...

LES SYNDICATS FACE A LEURS ADVERSAIRES:

On peut prétendre, non sans raisons, que le fruit pourrit par l'intérieur et qu'un des plus dangereux adversaires des syndicats américains est justement leur conception du syndicalisme (1). Si les compagnies luttent pied à pied avec des moyens bien supérieurs, et arrivent à gagner pour un temps plus ou moins long, il ne s'agit que du déroulement loyal du jeu. Mais concevoir le syndicat comme une compagnie d'assurance tous risques au sein de la société capitaliste américaine, cela entraîne deux conséquences pénibles: d'une part certains dirigeants syndicaux, en bons patrons de la compagnie d'assurance, font passer leurs intérêts avant ceux de leurs adhérents et se laissent tenter par la collusion ou même le gangstérisme, d'autre part on peut toujours prétendre que n'importe quoi est soit conforme, soit contraire, aux intérêts de la société américaine (de la patrie américaine), ce qui entretient une vaste confusion sur des sujets tels, par exemple, que la ségrégation raciale ou que les clauses nouvelles à introduire dans un contrat déjà bien fourni.

LE GANGSTERISME ET LA CORRUPTION:

Le 22 septembre 1953, le Congrès de l'A.F.L. décide d'exclure l'«*International Longshoremen's Association*» (dockers de la côte de l'Atlantique) convaincue de corruption et de gangstérisme. Une fédération concurrente est aussitôt fondée par l'A.F.L., et entre en lutte avec l'I.L.A. Le N.L.R.B. (*National Labor Relation Board*: agence fédérale chargée de l'application de la loi Taft-Hartley) organise un référendum auprès des dockers: ceux-ci se prononcent en majorité pour l'I.L.A. corrompue contre la nouvelle fédération supposée propre. En principe le scrutin est secret et surveillé par un ou plusieurs agents fédéraux, à moins ceux-ci n'aient été complices on peut supposer que le référendum s'est déroulé dans les conditions de liberté requise. Même quand on pense que les dockers ont pu céder à des menaces de répression ultérieure il ne faut pas oublier le fait le plus important: les syndiqués paient leurs dirigeants (ils les paient même très bien) pour que ceux-ci leur obtiennent de bonnes conditions de travail, de bons salaires, et de bons avantages supplémentaires. Lorsque ces trois conditions sont remplies la majorité d'entre eux se soucie peu de savoir comment cela a été obtenu.

Fin 1957, l'A.F.L.-C.I.O. excluait le syndicat des ouvriers blanchisseurs et le syndicat des boulangers dont les dirigeants avaient été convaincus de collusion avec des employeurs et de détournement de fonds. Les deux nouvelles fédérations concurrentes formées aussitôt (2) ont de grandes chances de dominer rapidement les deux anciennes car dans ces secteurs les conditions de travail et les salaires ne sont pas bons et la moindre collusion avec le patronat peut même les empêcher d'atteindre un niveau décent. Dans ce cas les syndiqués sont d'accord pour abandonner leurs dirigeants corrompus.

Les "teamsters" faisaient aussi partie de la fournée. T.C.W.H. (3) dispose de 1.200.000 membres dont

(1) Voir *Le Monde Libertaire*, numéros 44 à 48.

(2) Le nouveau syndicat des boulangers *American Bakery and Confectionary Workers (ABC)* a tenu son premier congrès à Atlantic City, New-Jersey, en septembre 1958.

(3) *International Brotherhood of Teamsters, Chauffeurs, Warehousemen and Helpers (TCWH)*: Fraternité internationale des conducteurs de camions, chauffeurs de taxi, manutentionnaires d'entrepôts et aides.

une certaine quantité d'opposants aux dirigeants gangsters, mais bien que l'ancien président Dave Beck ait été emprisonné on lui a donné comme successeur son meilleur lieutenant Jimmy Hoffa qui n'est pas moins corrompu et peut-être plus intelligent.

LE PRETEXTE TACTIQUE:

Il ne faut pourtant pas hurler avec les loups et prétendre, comme tous les réactionnaires américains que tous les syndicats sont corrompus. Il est probable que la corruption ne soit qu'une exception et c'est assez étonnant vu le peu d'empressement que met la base à contrôler ses élus, ses «fonctionnaires».

Cependant l'absence de contrôle de la part des adhérents laisse trop de puissance aux dirigeants même à l'U.A.W. (4) par exemple, où on s'efforce sincèrement de provoquer des discussions à la base. Il arrive alors que certains responsables défendent les intérêts de leur syndicat en utilisant des moyens peu recommandables.

Voici ce que nous raconte à ce propos la revue "Views and Comments" (5): «Le Mechanics Educational Society of America (M.E.S.A.) était un syndicat indépendant. Elle s'est affiliée à l'A.F.L.-C.I.O. après accord précisant qu'elle garderait son autonomie. Elle maintient encore son esprit militant, le contrôle de la base, ses sauvegardes contre la corruption et son idéalisme social. Et dans ce domaine elle est supérieure à n'importe quel autre syndicat de l'A.F.L.-C.I.O. Ce qui nous intéresse ce sont les relations de la M.E.S.A. avec l'A.F.L.-C.I.O. en général, mais plus particulièrement avec l'U.A.W. Le "Mesa Educator" de septembre 1958 rapporte l'histoire sordide au cours de laquelle la géante U.A.W. a frappé par derrière son frère plus petit, la M.E.S.A., et vendu ses propres adhérents qui travaillent à Grand Rapids (Michigan) en passant un accord secret avec l'employeur, l'usine Kelvinator de l'American Motors Corporation. L'accord prévoyait le déplacement de l'usine Kelvinator de Détroit (organisée par la M.E.S.A.) à Grand Rapids. En échange de la juridiction sur les nouveaux travailleurs de l'usine agrandie de Grands Rapids, l'U.A.W. a signé un accord secret de deux ans plus mauvais sous tous ses aspects que l'ancien contrat.

Et le «Mesa Educator» nomme les artisans de ce traité (6): Edward L. Cushman, professeur, prétendu libéral, ancien «New dealer», vice-président de l'«American Motors» et compagnon pirate de Norman Matthews, vice-président de l'U.A.W.

LES COMPAGNIES:

Les syndicats américains ont le privilège d'avoir comme adversaires les compagnies parmi les plus puissantes du globe, que ce soit dans le domaine de l'acier, de l'automobile, de la chimie, de l'appareillage électrique ou du pétrole. Et si malgré leur puissance, General Motors, Ford, U.S. Steel ou General Electric redoutent la grève en période économique faste, cette arme traditionnelle des travailleurs est bien émoussée dans l'industrie du pétrole: aujourd'hui tous les pipe-lines communiquent entre eux. Théoriquement on peut envoyer du pétrole brut ou des produits finis de New-York à San Francisco uniquement par pipe-line et une compagnie dont les ouvriers seraient en grève pourrait continuer à vendre l'essence de sa marque grâce à l'aide de ses "concurrentes". Et il ne faudrait pas compter que fassent grève les machines électroniques qui de plus en plus régulent le fonctionnement des pipe-lines.

Ainsi la syndicalisation est-elle très difficile dans l'industrie du pétrole. La *Standard Oil of New Jersey* a réussi à l'éviter jusqu'à maintenant. Ses méthodes sont d'ailleurs assez curieuses lorsqu'on pense que son fondateur, John D. Rockefeller, s'est imposé plutôt brutalement à ses concurrents il y a plus de soixante ans: dans tous les postes ses ouvriers sont payés 5 cents de plus de l'heure que ceux d'une autre compagnie qui sont syndiqués et pour éviter les mises à pied à cause de l'automation S.O. a institué un système de mise à la retraite prématurée pas trop désavantageux, puisque certains syndicats

(4) *United Automobile, Aircraft and Agricultural Implements Workers of America International Union*: syndicat de l'automobile.

(5) *Views and Comments.*, 31 octobre 1958 publié *Libertarian League*.

(6) *Mesa Educator*, juillet 1958.

essaient maintenant de le reprendre à leur compte. Ajoutons que les ouvriers de S.O. sont adhérents à un syndicat maison alors que ces organisations sont en principe interdites par la loi Taft-Hartley.

On a beaucoup parlé ces temps derniers de la prétendue empoignade que se sont livrées l'UAW et les *Trois Grands* de l'automobile: Ford, General Motors et Chrysler. Le caisse de grève de l'UAW est riche de 10.000.000 de dollars (soit 18.000.000.000 de fr. Pinay 58), c'est beaucoup et c'est peu. Cela représente huit semaines de grève pour les 250.000 ouvriers de la G.M. A 20 dollars par semaines et par ouvrier. Cela représente moins de 2% des bénéfices nets de la GM pour 1957.

Les 15 premières compagnies industrielles classées selon leurs ventes (7) en 1957:

Compagnies	Ventes 1.000 \$	Bénéfices nets 1.000\$	Capital investi 1.000\$	Employés	Bénéfice net par employé (\$)
1- General Motors	10.989.813	843.592	4.905.108	588.160	1.434
2- Standard Oil of New Jersey	7.830.250	805.177	5.755.611	160.000	5.032
3- Ford Motor	5.771.275	282.755	2.149.474	191.759	1.475
4- US Stell	4.413.800	419.407	2.997.819	271.037	1.547
5- General Electric	4.335.664	247.852	1.231.273	282.029	879
6- Chrysler	3.564.983	119.952	732.308	136.187	881
7- Socony Mobil Oil	2.976.104	220.433	2.378.925	77.000	2.863
8- Gulf Oil	2.730.085	354.284	2.190.299	61.100	5.798
9- Bethlehem Steel	2.603.713	191.026	1.586.792	166.859	1.145
10- Swift	2.542.238	13.538	377.514	71.900	188
11- Western Electric	2.480.136	84.608	775.402	144.055	587
12- Texas Co.	2.344.177	332.334	2.053.369	53.340	6.230
13- Standard Oil of Indiana	2.010.115	151.509	2.012.260	50.845	2.980
14- Westinghouse El.	2.009.044	72.653	821.350	128.572	560
15- Du Pt de Nemours	1.964.324	396.610	2.342.599	90.088	4.402

LA SEGREGATION:

Comme pour les autres questions, nous nous bornerons à un exposé schématique en essayant de mettre en valeur certains faits. Voici tout de même quelques chiffres qui permettent de situer la position des noirs dans la société américaine lorsqu'on sait que la population non-blanche représente environ 10% de la population totale.

On peut dire, grosso modo, que les syndicats de métiers sont en partie ségrégationnistes, bien qu'ils prétendent le contraire, et que les syndicats industriels sont antiségrégationnistes, pas nécessairement pour des raisons humanitaires, certainement pour des raisons économiques.

		1915	1955	Evolution
Naissances pour (8) 1.000 habitants	Total	29,5	25,0	
	Non-blanc	35,0	34,7	
	Proportion (9)	119%	139%	
Morts pour (8) 1.000 habitants	Total	13,2	9,2	-29,5%
	Non-blanc	20,2	10,0	-50,5%
	Proportion (9)	153%	107%	
Mortalité infantile pour (8) 10.000 naissances	Blanc	98,6	23,6	-76,1%
	Non-blanc	181,2	42,8	-16,4%
	Proportion (9)	184%	181%	
Mortes en conches pour (8) 10.000 naissances	Blanches	60,1	3,3	-94,5%
	Non-blanches	105,6	13,0	-87,7%
	Proportion (9)	176%	394%	

(7) *Fortune*, juillet 1958.

(8) Source: *US Department Of Health, Education and Welfare, Public Health Service, National Office of Vital Statistics.*

(9) La proportion est ainsi calculée: Non-blanc/Total ou Non-blanc/Blanc.

La société blanche du *Sud* essaie de maintenir le Noir au rang le plus bas et s'arrange pour qu'il n'acquière qu'un minimum d'instruction: il y aura donc peu d'ouvriers noirs qualifiés. Il ne leur reste qu'à postuler pour des places de manoeuvres ou d'ouvriers spécialisés, or c'est justement dans ce domaine que prospectent surtout les syndicats industriels: ils doivent donc refuser la ségrégation pour éviter que le patronat puisse jouer sur la concurrence entre Noirs et Blancs.

Bien que l'on assiste encore parfois à des explosions de haine raciale, bien que tous les ressentiments ne soient pas éteints, la ségrégation contre les Noirs n'est plus légale, hormis dans les Etats dits du *Sud* et les formes de ségrégation indirecte tendent à disparaître parce que combattues. Et ce qui est encore injuste dans le «Nord» n'a cependant presque rien de comparable avec la réalité du «Sud» où il y a compétition entre Blancs et Noirs sur le marché du travail.

LES LYNCHAGES (10):

Les Etats ségrégationnistes ont été les premiers à adopter des lois interdisant l'*union-shop*. Certaines sociétés ont donc raisonné ainsi et appliqué ensuite leur raisonnement: *“nos usines peuvent être transférées sans que cela accroisse énormément le prix de revient des matières premières; ici les syndicats sont forts, la main-d'oeuvre chère; si nous allons dans le Sud nous bénéficierons d'un climat très antisyndical et d'une main-d'oeuvre d'autant meilleur marché que la région est économiquement peu développée; le bilan de l'opération est nettement positif”*. Et c'est comme cela qu'une grande partie des usines de textile installées en Nouvelle-Angleterre ont fermé leurs portes, les compagnies ayant fait construire d'autres usines en Virginie, en Caroline ou en Géorgie. Le syndicat du textile a voulu “suivre”. Ses organisateurs et ses militants se sont faits matraquer par des bandes de gangsters payées par les compagnies avec la complicité des autorités locales: maires, shériffs, juges, prêtres, etc. Les amendes illégales, les bannissements illégaux, tout a été employé et est encore employé: un commission du Sénat l'a reconnu publiquement en 1950.

LE MAL CONTIENT UN REMEDE :

Dans les industries de transformation telles que l'automobile, l'appareillage électrique, il est moins rentable de transporter des produits finis de Detroit ou Chicago à New Orleans ou San Francisco que de transporter les pièces détachées et d'installer des chaînes de montage près du lieu de consommation. Donc Ford, General Motors, General Electric ont aussi construit des usines dans le Sud. Elles n'ont pas pu bénéficier de la main d'œuvre meilleur marché car elles ont avec les syndicats industriels (UAVV et IUE dans leur cas) des accords nationaux qui prévoient les mêmes salaires pour les mêmes postes en n'importe quel endroit des Etats-Unis. Il suffit donc qu'une majorité des ouvriers accepte d'être syndiqués pour que tous bénéficient des accords et leur tâche sera d'autant plus facilitée que ces grosses compagnies n'ont pas tellement intérêt à voir leurs relations avec les syndicats se détériorer dans cinquantes autres usines pour en préserver une nouvelle de la syndicalisation.

Marc PREVOTEL.

(10) Source: *Department of Records and Research, Tuskegee Institute (Alabama)*.

(11) Alabama, Arkansas, Caroline du Nord, Caroline du Sud, Floride, Georgie (39 B 491 N), Kentucky, Louisiane, Alabama (40 B 537 N), Tennessee, Texas et Virginie.

(12) Aucun blanc, 1 noir: Delaware et New-Jersey. Aucun noir: Arizona (31), Idaho (20), Nevada (6), Dakota du Sud (27).

(13) Les 6 Etats de la Nouvelle-Angteterre: Maine, New-Hampshire, Massachussets, Vermont, Connecticut et Rhode-Island.