

IL Y A 100 ANS : LA GRÈVE DES DOCKERS DE PHILADELPHIE ET LE LOCAL 8 DES IWW

PRESENTATION

Cela fait exactement 100 ans, le 14 mai 1913, que démarrait la grève victorieuse des 4 000 dockers (qui traitaient les navires du trafic maritime international) de Philadelphie qui finit le 28 mai 1913.

Pourquoi revenir sur une grève d'un lointain passé ? Parce qu'elle fut exemplaire à plus d'un titre et que certains de ses enseignements sont encore actuels. En effet¹ :

- La grève fût victorieuse et brisa le poids de la défaite de la précédente grève de 1898,
- Sa détermination et son organisation furent exemplaires face aux aconiers, aux armateurs et à la police,
- La grève fût (à cette époque) le seul exemple où les dockers constituèrent un front uni sans distinction de race (et de religion). En effet, 52 % des dockers étaient Noirs (39 % Polonais et Lituanais et 9 % Italiens et Irlandais). Pour la première fois, la direction de la grève fut effectuée à égalité et le principal animateur en était Benjamin Fletcher (1890-1949), Noir et membre des IWW (*Industrial Workers of the World*). Dans un pays où les patrons et l'État ont systématiquement utilisé l'arme du racisme pour diviser les ouvriers (et cela dure encore de nos jours), le fait que les plus opprimés, les Noirs ont pu participer pleinement à la grève constitue un événement majeur.
- Les habitants du quartier de *South Philadelphia* (où habitaient la plupart des dockers) dont de nombreuses femmes participèrent au soutien actif des grévistes.
- Les dockers obtinrent des augmentations de salaires et des améliorations ainsi que le contrôle de l'embauche.

Fidèle au principe des IWW, le *Local 8* du MTW (*Maritime Transport Workers*), créé à l'issue de la grève, refusa de signer un contrat et maintint cette position pendant toute son existence. En effet, le contrat signé par un syndicat garantissait aux ouvriers des avantages en échange du renoncement à faire grève pendant la durée du contrat.

Après la grève, le *Local 8* organisa la vie culturelle des dockers de façon à ce que la force de la grève ne se dilue pas dans la normalité d'autant que le travail du port était par essence irrégulier et distendait les liens. Et pour rappeler sa naissance, tous les 16 mai (sauf en 1918) jusqu'en 1921, le *Local 8* organisa une journée de grève, arrêtant le port, avec défilé de 40 000 personnes.

Ayant stabilisé sa force dans le port, le *Local 8* organisa des marins, des chauffeurs, des ouvriers des sucreries (dont les usines jouxtaient le port) et aida les autres *Local* de Philadelphie (TWIU – *Textile Workers Industrial Union* – 1000, pour l'industrie textile et MTW 100 pour les marins).

Mais l'entrée en guerre des États-Unis, en avril 1917, changea la donne. Bien que victime comme tous les autres IWW de raids policiers (arrestation et emprisonnement de six de ses dirigeants dont Ben Fletcher), le *Local 8* eut une attitude plus qu'attentiste pendant la guerre refusant de s'y opposer et garantissant, à l'effort de guerre américain, le port le plus sûr pour le transport des marchandises et des armes et munitions à destination de l'Europe.

¹ Cette lettre doit beaucoup au remarquable travail de Peter Cole, auteur de « *Wobblies on the waterfront. Interracial unionism in progressive-era Philadelphia* » publié en 2007, chez *University of Illinois Press*.

LE DÉCOR

PHILADELPHIE

Philadelphie est, à l'époque, la 3^e ville des États-Unis par la population (1,6 million d'habitants) derrière New York et Chicago ; le 2^e centre industriel derrière Chicago et le 2^e port derrière New York. L'industrie y est diversifiée et tous les secteurs industriels sont représentés : textile (qui concentre 1/3 des emplois), agro-alimentaire, construction mécanique, chantiers navals, construction ferroviaire. L'ensemble représente environ 250 000 salariés.

Mais en ce qui concerne leur taille, excepté Baldwin (construction de locomotives) et Cramp (chantiers navals) qui emploient autour de 10 000 ouvriers, les entreprises sont de tailles moyennes (de 500 à 1 000 employés). La mécanique et la machine-outil sont le deuxième secteur industriel, représenté par des entreprises moyennes comprenant surtout des ouvriers qualifiés qui font surnommer Philadelphie comme « *atelier du monde* ». Le secteur bancaire est également le 3^e des États-Unis et le port qui emploie environ 25 000 ouvriers, est le poumon économique de la ville.

LE PORT

Le port possède 40 km de quais, le long de la Delaware et de son affluent la Schuylkill. Bien que distant de la mer de 120 km, c'est un port en eaux profondes. Céréales, charbon, pétrole, acier et produits de l'industrie mécanique sont exportés. Canne à sucre, fruits (bananes, ananas), coton sont importés.

Il n'existait pas encore d'autorité portuaire centralisatrice et plusieurs douzaines de compagnies maritimes (sans compter les aconiers) fragmentaient le paysage patronal. À l'époque, l'organisation de l'industrie maritime à Philadelphie était la suivante :

- Les compagnies maritimes apportaient ou emportaient les marchandises sur leurs navires,
- Les compagnies de stockage géraient les entrepôts situés sur les quais (*piers*),
- Les propriétaires des quais faisaient payer aux compagnies maritimes le droit d'accostage (proportionnel au temps de présence),
- Les aconiers (*stevedore*) embauchaient en fonction des besoins du trafic les dockers pour charger/décharger les navires,
- Les entreprises de transport ferroviaire et routier apportaient ou emportaient les marchandises vers ou de leur destination finale ou d'origine.

Une entreprise pouvait regrouper plusieurs activités sauf y inclure les aconiers.

La *Navy* possédait plusieurs quais mais passait quand même par les aconiers. Trois grandes compagnies de chemin de fer, le *Pennsylvania*, le *Reading* et le *Baltimore & Ohio* avaient leurs propres ports.

LES CONDITIONS DE TRAVAIL

On distinguait, aux États-Unis, les « *Deep sea longshoremen* » (dockers de haute mer ; il y avait, à Philadelphie, en 1913, 4 200 dockers dont 2 200 Noirs) qui chargeaient et déchargeaient des navires effectuant le trafic international, des « *Coastal longshoremen* » (dockers de cabotage) qui chargeaient et déchargeaient des navires effectuant le trafic local. Les premiers étaient, en général, plus qualifiés et un peu moins mal traités que les seconds. Néanmoins, ce qui caractérise la condition des dockers, c'est la précarité de l'emploi. En effet, le trafic maritime (compte-tenu des différentes marchandises importées ou exportées) est par essence irrégulier ; ensuite, lorsqu'un navire doit être chargé ou déchargé, suivant le caractère plus ou moins périssable des marchandises, le travail du docker ne se termine que quand le navire est chargé ou déchargé.

Ce qui veut dire que des périodes de chômage se conjuguent avec des périodes de journées de travail dépassant parfois les douze heures. Le docker n'a pas de contrat de travail à durée indéterminée : il peut être embauché pour quelques heures, une journée ou la durée du chantier (qui excède rarement cinq jours). Une fois embauché par un aconier et donc obligé d'être présent sur le quai, si le navire est en retard, il n'est pas payé pour le temps qu'il a perdu à attendre. Il existait un noyau de dockers réguliers, en général, les plus qualifiés (quoi que le travail de docker, à l'époque, était presque exclusivement manuel) travaillant pour le même aconier et pouvant ainsi proposer prioritairement à l'embauche certains autres dockers. Lorsqu'il n'y avait pas assez de travail sur les quais, les dockers refluaient vers d'autres secteurs : les raffineries de sucre ou les chantiers de construction. Inversement, lors des creux dans l'industrie, le port voyait affluer des milliers d'ouvriers à la recherche d'un emploi, même précaire, ce qui augmentait la concurrence entre dockers et faisait, bien sûr, le jeu des aconiers qui pouvaient baisser les salaires.

L'embauche se faisait en trois temps : 7 heures du matin, 1 heure de l'après-midi et 7 heures du soir. Chaque aconier avait son point d'embauche sur *Delaware avenue*, artère qui longeait les quais, et faisait se regrouper les dockers en cercles concentriques pour les appeler un par un ; on imagine les bousculades quand il n'y avait plus que quelques postes à pourvoir. Par ailleurs, les aconiers laissaient souvent les dockers poireauter après l'embauche dans l'attente d'un possible deuxième appel. Les dockers attendaient donc dans les bars. L'alcoolisme rampant, couplé à la dureté du travail de docker et aux conditions de sécurité médiocres, faisait que les accidents du travail étaient fréquents.

Mais une fois embauchés, les dockers ne voyaient pas pour autant s'ouvrir les portes du paradis. Les compagnies maritimes et les aconiers avaient intérêt à décharger et charger les navires le plus rapidement possible en pressurant au maximum les dockers, compte-tenu de la faible mécanisation du travail : il n'était pas rare que les dockers enquillent quatre journées de travail successives de 12 heures ! Bien sûr aucune règle de sécurité n'existait, ni aucune protection médicale en cas d'accident : l'exploitation dans toute sa nudité. Ce système tenait parce que, par ailleurs, les dockers étaient parmi les mieux payés des ouvriers de Philadelphie (hors les ouvriers qualifiés de l'industrie mécanique). Et relativement à leurs collègues des autres ports de la côte est, leurs salaires (30 c de l'heure) étaient situés entre ceux de New York et Boston (35 c de l'heure) et ceux de Baltimore (25 c de l'heure) et de Newport News (20 c de l'heure).

LES SYNDICATS

Sur les ports de la côte est, le principal syndicat de dockers était l'ILA (*International Longshoremen's Association*), affilié à l'AFL (*American Federation of Labor*), dont les « principes » suivaient ceux de la maison-mère. Mais compte-tenu des situations locales, l'ILA eut une attitude variable, notamment vis à vis de l'attitude envers les dockers Noirs :

- À Baltimore, Norfolk, et Hampton, l'ILA était un syndicat réservé aux Blancs seuls.
- À New Orleans, l'ILA a son *Local* ouvert aux Blancs et aux Noirs, à égalité. Mais contrairement aux IWW, ce n'est pas pour des raisons de principe mais pour des raisons pragmatiques, les dockers Noirs représentant presque la moitié des effectifs, il est illusoire d'organiser quoi que ce soit sans eux. De plus, impliquer les Noirs dans les actions évite de les retrouver comme briseurs de grève.
- À Philadelphie, l'ILA est inexistante.

C'est pourquoi, c'est l'ISU (*International Seamen's union*) qui avait dirigé la grève des dockers de Philadelphie en 1898 et était hostile à l'AFL. L'ISU ne survécut pas à l'échec de la grève.

LES IWW

Fondation et principes

Il ne peut être ici question d'aborder exhaustivement l'histoire, la théorie et la pratique des IWW, mais plutôt d'en indiquer les principes, les actions, les victoires et les échecs de façon à comprendre l'arrière-plan de la grève des dockers en mai 1913. Après une conférence préparatoire, en janvier 1905 à Chicago, le congrès de constitution a lieu, du 27 juin au 8 juillet 1905, à Chicago. Il rassemble 203 délégués venus de toute l'Amérique représentant 43 organisations² qui comprennent toutes les tendances possibles du socialisme, de l'anarchisme et du syndicalisme. Au-delà de leurs différences, ils sont unis par un rejet de l'AFL, dirigée par Samuel Gompers, centrale syndicale basée sur les métiers³, le corporatisme et le rejet des non-qualifiés, donc des nouveaux immigrants, et généralement, des Noirs.

Au contraire, pour les IWW, les non-qualifiés, compte-tenu des évolutions du mode de production capitaliste, représentent la majorité de la classe ouvrière et doivent donc être organisés avec les qualifiés. Comme pour les IWW « *le monde du travail et le monde du capital n'ont aucun intérêt en commun* », il s'agit d'organiser les ouvriers, tous les ouvriers, dans un seul organe, « *One big union* », tentative de dépasser la séparation entre lutte économique et lutte politique même si, tout en étant membre d'organisations politiques, bon nombre de militants des IWW professèrent un rejet de la politique (en fait du parlementarisme). Les IWW ouvrent donc leurs portes sans distinction de race, de religion, de sexe ou de nationalité.

Dès le départ, au-delà des principes généraux et de la volonté d'avoir une autre pratique que la collaboration de classe personnifiée par l'AFL⁴, les IWW souffrent d'un déséquilibre en termes d'effectifs. En effet, un syndicat particulièrement dynamique, la WFM (*Western Federation of Miners*) avec ses 27 000 membres fournit près de la moitié des membres. Elle organise les mineurs du cuivre, du plomb, de l'argent des mines des rocheuses (Montana, Idaho, Utah, Colorado). Compte-tenu du patronat de combat à qui elle doit affronter, elle a développé des méthodes d'action directe et ne rechignait pas à utiliser la violence. Elle fournit d'ailleurs deux dirigeants de premier plan aux IWW : Vincent Saint-John et William « Big Bill » Haywood. Ensuite venaient l'ALU (*American Labor Union*), avec 16 500 membres officiels (mais en fait beaucoup moins) qui était l'organisation sœur de la WFM pour tout ce qui ne concernait pas les mineurs de l'Ouest, le *United Metal Workers* (3 000 membres), l'*United Brotherhood of Railway Employees*⁵ (2 000 membres) et la *Socialist Trade and*

² Des sources diverses donnent différentes indications sur la représentativité des délégués et les effectifs putatifs représentés au congrès de Chicago.

³ Non seulement, l'AFL refusait d'organiser les non-qualifiés mais organisait les qualifiés par métier, c'est à dire qu'au sein d'une même entreprise, on retrouvait plusieurs syndicats de métier, tous adhérents à l'AFL.

⁴ Ironiquement, les IWW appelaient l'AFL « *American Separation of Labor* ».

⁵ L'URBE fondé à Winnipeg, en 1898, sur les restes de l'ARU (*American Railways Union*) le premier syndicat de cheminots inter-catégoriels (1893-1897), était un syndicat implanté dans l'Ouest du Canada. Son organisation-sœur américaine avait été fondée, elle en 1901, dans l'Oregon, par G.Estes, un ex-de l'ARU. L'ARU avait été le premier syndicat à organiser toutes les catégories de cheminots à travers les USA et en regroupait 150 000. Ses titres de gloire furent la grève victorieuse contre le *Great Northern Railway* (août 1893) et la grève défaite contre le fabricant de wagons Pullman de Chicago en juin- juillet 1894 pendant laquelle l'ARU avait lancé une grève par solidarité qui regroupa 250 000 cheminots des compagnies de l'Ouest américain. À l'issue de la grève, les sept dirigeants de l'ARU, dont E. Debs, furent condamnés à la prison. Debs (1855-1926) y découvrit les œuvres de Marx, devint membre du *Socialist party* et présenté six fois successives aux élections présidentielles de 1900 à 1920. Debs fut un des fondateurs des IWW. Lorsqu'en 1912, le *Socialist party* déclara que la double appartenance aux IWW et au SP était impossible, 40 000 de ses militants le quittèrent, dont Haywood. Debs quitta alors les IWW tout en y maintenant des contacts, notamment avec Haywood.

Labor Alliance (1 450 membres) dirigé par Daniel De Leon. Le reste était composé de petits syndicats de petits groupes locaux. Cette importance de la WFM a conditionné les premières années d'existence des IWW et a laissé l'image d'une organisation engagée dans les conflits violents, ce qui n'était pas le cas partout.

L'organisation

Les IWW sont organisés en treize fédérations d'industrie chapeautées par le GEB (*General Executive Board*), le secrétariat général, basé à Chicago, élu au congrès, chargé entre chaque congrès d'assurer la continuité des décisions et de publier les journaux nationaux en plusieurs langues, comme l'hebdomadaire *Solidarity* et des innombrables brochures, elles-aussi en plusieurs langues. Chaque fédération est organisée en *Local* (sections territoriales ou plus rarement d'entreprises). Mais lorsque les effectifs d'une ville sont trop maigres, un *Local* est commun à plusieurs fédérations. Par ailleurs, un *Local* peut être divisé, si besoin en *Branch* en fonction des spécificités.

Ce qui caractérise les IWW, c'est le peu de membres permanents se consacrant à « faire tourner la boutique » ; permanents qui, selon le principe de rotation des tâches, change d'affectation, de profession ou de ville en fonction du besoin des luttes. Car une deuxième caractéristique des IWW, c'est d'être doté d'un corps central d'agitateurs-organisateurs, qui à l'appel des *Local* se déplace dans tous les États-Unis (voire au Canada). Au nombre d'une centaine, ils vont s'illustrer, entre autres, dans les grands conflits comme les grèves de Lawrence (janvier-mars 1912) et Paterson (mars-juillet 1913). Les plus connus, parmi les autres, sont William « Big Bill » Haywood (1869-1928), Elizabeth Gurley Finn (1890-1964), Arturo Giovanitti (1884-1959), Carlo Tresca (1879-1943) et Joey Ettore (1885-1948). Ces organisateurs centraux sont doublés d'organisateurs locaux détachés souvent des lieux de travail.

L'existence de ces organisateurs n'est pas un choix théorisé par les IWW mais représente, à la fois, l'adaptation aux conditions sociales des États-Unis (longue période de chômage obligeant les ouvriers à se déplacer ailleurs, patronat de combat n'hésitant pas à licencier en masse, etc.) et une nécessité face à la répression, aux licenciements et aux listes noires dont sont victimes les militants des IWW. Il ne faudrait pas non plus réduire les IWW à une poignée d'agitateurs séparés des militants « fixes », le passage d'une catégorie à l'autre était fréquent. Mais lorsqu'on était devenu agitateur « national », il était impossible de retrouver facilement du travail⁶.

Bardés de statuts pointilleux, les IWW avaient en fait un fonctionnement fédéraliste. Certes la décentralisation permettait d'éviter la corruption et la bureaucratie, mais l'unification et l'homogénéisation, la formation était souvent laissée à l'initiative locale ou au seul respect des principes fondateurs. Plus contradictoire encore, était l'incapacité, à quelques exceptions près dont le *Local* 8 de Philadelphie, de maintenir des effectifs réguliers et de capitaliser les succès des grèves. Par exemple, à Lawrence, il y avait avant la grève, une centaine d'IWW dans les entreprises locales. Après la grève victorieuse de 25 000 ouvriers et ouvrières, menée par les IWW, leur nombre resta grossièrement le même.

Les premiers temps

Les IWW sont nés à la fin d'un cycle de luttes ouvrières, comme produit de ce cycle marqué par l'émergence des ouvriers non-qualifiés. Les années qui suivent, jusqu'en 1909, sont des années difficiles. L'enthousiasme certain qu'a suscité sa création dépasse largement l'influence de ses 60 000 membres. Mais les luttes ouvrières se font moins fréquentes. En conséquence, les discussions internes prennent de l'importance.

⁶ Les agitateurs/ organisateurs ne sont pas une spécificité des IWW ; l'AFL faisait de même.

Ainsi, en 1908, les IWW expulsent les militants et les sympathisants de Daniel De Leon⁷, membres du SLP (« *Socialist Labour party* ») au motif que ce dernier ne voulait considérer les IWW que comme l'appendice syndical du SLP et voulait donner le primat à l'action politique.



Plus grave, alors qu'Haywood et Saint-John sont en prison, la direction de la WFM menée par C.Moyer, souhaite donner une orientation plus responsable à la fédération et consolider ses acquis. Il est également opposé à l'isolationnisme antipolitique des IWW. Devant le refus des IWW, la grande majorité de la WFM⁸ quitte les IWW, réduisant considérablement leurs effectifs (autour de 40 000) et surtout leurs moyens financiers.

Tout en maintenant un travail dans les centres industriels de l'Est américain, les IWW vont se tourner vers l'Ouest en essayant d'organiser les ouvriers saisonniers de l'industrie forestière (Nord-Est d'abord, Arkansas et Louisiane ensuite), de l'industrie fruitière (Californie) et de l'agriculture (Grandes plaines). Sans être exhaustif, on peut donner plus de visibilité à l'implication des IWW dans les luttes ouvrières de ces années. 1906 Goldfield (Nevada) : grève des employés d'hôtellerie appuyée par les mineurs. 1906 Youngstown (Ohio) : grève des métallurgistes. 1907 Skowhegan (Maine) : Grève des ouvriers du textile (3 000). 1907 Portland (Oregon) : grève des ouvriers d'une scierie (3 000). 1907 Bridgeport (Connecticut) : grève des ouvriers d'*American Tube* (1 200). 1907 Goldfield (Nevada) : grève des mineurs et des employés d'hôtellerie qui dure 3 mois. 1908 Detroit (Michigan) : grève chez *Studebaker* (600). 1908 Schenectady (New York) : grève chez *General Electric* (3 000) qui est la première grève sur le tas aux États-Unis. 1908 Virginia, Hibbing (Minnesota) : grève des mineurs de fer. 1909 McKees Rocks (Pennsylvannie) : grève des métallurgistes de *Press Steel Car* (3 000) qui dure onze semaines et est défaite. Une dure répression s'en suit.

Cette dernière grève, outre les affrontements violents avec la police, la garde nationale, les détectives Pinkerton, marque surtout la brisure entre ouvriers qualifiés (américains) qui sont syndiqués à l'AFL et non-qualifiés (immigrants) qui sont organisés par les IWW. C'est bien le retour rapide au travail des qualifiés, sur injonction de l'AFL, mais aussi la rupture entre qualifiés et non-qualifiés par incompréhension réciproque, qui fragilise la grève, malgré les trésors d'imagination déployés par les IWW, et la voue à l'échec.

⁷ Daniel De Leon (1852-1914). Lors de la polémique préalable à son expulsion, De Leon traita les autres IWW de « *syndicalistes clochards* ».

⁸ La WFM s'affiliera à l'AFL, en 1911.

Les campagnes

Les IWW vont alors se lancer, de 1909 à 1912, dans des campagnes pour le « *Free Speech* », la liberté d'expression et de parole dans tous les lieux publics des villes américaines. Pour accroître leur visibilité, toucher plus rapidement des ouvriers en dehors des lieux de travail, les militants des IWW, juchés sur des « *Soap box* » (caisses à savon), haranguent les passants. Évidemment, et surtout dans les États de l'Ouest (Californie, Oregon, Washington), les militants IWW sont arrêtés, passés à tabac et croupissent plusieurs mois en prison. Ce qui oblige l'organisation à lancer des campagnes de libération de ces camarades. Pour ce faire, les IWW prennent contact avec des avocats libéraux et ceux qui constituent l'aile progressiste de la démocratie. Ceci accroît donc le filet de survie des IWW en leur donnant une visibilité dans la sphère publique mais, en même temps, renforce la croyance en la démocratie aux États-Unis et engendre de dangereuses illusions.

On ne peut que saluer le courage, l'abnégation de ces militants des IWW qui ont affronté systématiquement la répression dans des villes dont l'administration, la police et la justice sont hostiles. D'autant que certains seront littéralement massacrés par les flics et mourront ou seront blessés à vie. Mais on peut aussi se poser des questions sur cette politique consistant à lancer au casse-pipe des militants valeureux pour croupir en prison et priver ainsi les ouvriers, lors de grève, d'organiseurs très utiles. Le fait que des milliers de militants pratiquèrent cette activité prouve que cette politique n'était pas imposée par leur direction (cherchant à instituer, par exemple, un cycle provocation-répression) aux militants de base mais correspondait bien à une nécessité ressentie et partagée. Néanmoins, ces sacrifices et cette martyrologie doivent être examinés à l'aune de leur efficacité qui est faible. Peut-être, la présence de nombreux militants ayant eu un passé influencés par le christianisme, la volonté d'être parfait et exemplaire, peut expliquer cette tendance.

La grève de Lawrence, nouveau départ

La grève de Lawrence (Massachusetts) qui implique d'abord 25 000 ouvriers et ouvrières, puis 15 000 autres ensuite, de plusieurs entreprises de l'industrie lainière, entre le 25 janvier et le 12 mars 1912, est relativement bien connue. Les IWW y connurent leur plus grand succès (la grève fut victorieuse et les revendications satisfaites) ce qui accrut leur visibilité chez les ouvriers aux États-Unis et inversa le cours du déclin de leurs effectifs. Ils firent preuve de leur capacité à organiser une classe ouvrière composée majoritairement de femmes, de plus de 20 nationalités (dont la plupart ne parlait pas anglais) à résister aux provocations et à la répression, à mettre en place des activités les dimanches pour éviter le retour à la normale le lundi, tant que la grève n'était pas finie, et de leur imagination en utilisant les journaux en leur faveur, notamment lors des déplacements des enfants de grévistes. Malheureusement, les IWW ne furent pas capables de capitaliser ce succès, sur place-même, leurs effectifs restant stables.

Forts de cette victoire, ils tentèrent d'utiliser les mêmes méthodes qui avaient fait le succès de celle Lawrence, lors de la grève de l'industrie de la soie à Paterson (New Jersey), entre le 8 mars et le 11 juillet 1913. La situation était presque la même pour ce qui concerne les conditions d'exploitation, le nombre des entreprises concernées, mais un peu moins de nationalités étaient représentées. Il n'y avait pas d'expériences syndicales et de grèves préalables. Les IWW, menés par Haywood, Tresca, Lessig, Finn organisèrent en plus des manifestations importantes à New-York (distante de 30 km de Paterson) pour chercher le soutien des ouvriers et de la population : ils réussirent à agglomérer à la lutte à la fois des intellectuels socialistes (Eastman, etc.) et des démocrates radicaux (John Reed) et même à faire jouer, par les grévistes, une pièce de théâtre racontant leur lutte au *Madison Square Garden*, le 7 juin 1913.

Mais, à la différence de Lawrence, le front patronal se constitua tout de suite et bénéficia du soutien de la municipalité et de la presse locale. Il réagit rapidement et fait effectuer des provocations

contre les grévistes par des briseurs de grève. Il fait réaliser une partie de la production dans des usines de Pennsylvanie. Les IWW voulurent y résister par la non-violence, pour contrer les allégations de la presse, les traitant d'assassins. Surtout, l'État du New Jersey se montra fermement hostile à la grève. Mais celle-ci très longue, trop longue, s'essouffla puis se termina en défaite. C'est dans ce contexte, au milieu de la grève de Paterson, qu'éclata la grève des dockers de Philadelphie.

LA GREVE DES DOCKERS DE 1913

La grève des dockers de Philadelphie, pas plus qu'aucune autre, ne tombe du ciel. Plusieurs dockers, déjà membres des IWW, dont Ben Fletcher, militant depuis 1911, avait commencé un travail de propagande et d'organisation au sein des dockers. Les IWW n'étaient pas absents de Philadelphie puisqu'ils y organisaient déjà, depuis 1907, un *Local* (le 57 qui en fait regroupait tous les IWW de la ville) de métallurgistes et faisaient un gros travail d'agitation et d'organisation dans l'industrie textile. La présence des IWW sur les quais débute à la raffinerie de sucre, la *Spreckles Sugar refinery* dont 400 ouvriers (polonais, lituaniens et quelques Noirs) adhèrent aux IWW, à l'initiative de Joseph Schmidt, et sont licenciés en conséquence. Les ouvriers répliquent par la grève de 800 d'entre eux et manifestent à l'extérieur. Comme l'usine est située près des quais, des contacts se nouent entre dockers et membres des IWW par l'intermédiaire de l'organisateur national George Speed.

Par ailleurs, Philadelphie n'était pas une ville sans grève, ni sans organisation et solidarité ouvrières, comme l'avait prouvé celle des employés des transports publics de la PRT (*Philadelphia Rapid Transit Company*), en février 1910, où les grévistes avaient affronté plusieurs fois la police et où les grèves de solidarité (et la participation aux affrontements) dans l'industrie (chez Brill et chez Baldwin, et dans le textile) avaient commencé à se transformer en grève générale étendue à plusieurs secteurs, le 4 mars. Les grèves s'arrêtent, le 14 mars, avec une victoire mitigée mais certainement pas une défaite, comme le prouvent les grèves massives pour participer aux manifestations du *Labor Day*, le lundi 5 septembre 1910.

Ainsi, le mercredi 14 mai 1913, 1 500 dockers de haute mer se mettent en grève pour un salaire horaire de 35 c pour tous (sans distinction de qualification), la journée de 10 heures, les heures de nuit payées 150 % et 200 % pour les dimanches et jours fériés, contre la discrimination parmi les dockers, la négociation collective et pour la reconnaissance de leur comité de grève. Une centaine de navires sont alors bloqués. Les IWW nationaux et locaux fournissent des organisateurs (McKelvey, Lewis, Speed d'un côté ; Renshaw et Fletcher, de l'autre) mais la grève n'a pu réussir qu'avec la présence de militants de base et la révélation de nouveaux. Surtout, Blancs et Noirs sont côte à côte dans la grève et son organisation. Les décisions sont prises collectivement en assemblée, par quoi, puis centralement et un comité de grève est élu avec au moins un représentant de chaque nationalité de façon à assurer la discussion dans toutes les langues possibles.

Le fait que les dockers de haute mer (les plus qualifiés) se mettent à la tête d'une grève en réclamant les mêmes avantages pour tous surprend le patronat. Rapidement, les grévistes tentent d'informer et d'entraîner les dockers de New York et de Baltimore. Dans le camp adverse, si les armateurs semblent stupéfaits, la police, avec une longue tradition de répression, frappe dès le 2^e jour et envoie McKelvey, d'abord à l'hôpital, puis en prison pour deux mois. Les armateurs et les aconiers forment néanmoins un comité pour briser la grève. Les compagnies déroutent leurs navires vers d'autres ports, et le comité paye les mouchards de l'agence Pinkerton pour monter des provocations ; il fait embaucher des briseurs de grève, souvent Noirs venant de Baltimore et de Virginie. Des coups de feu sont échangés plusieurs fois. Par ailleurs, l'ILA tente de marcher sur les plates-bandes des IWW en proposant l'adhésion aux grévistes mais sans aucun succès.

La nuit du 21 mai, une véritable bataille oppose 600 grévistes et leurs sympathisants à 75 briseurs de grève protégés par autant de policiers. Les femmes ne sont pas les dernières à lancer des briques sur les policiers. Les grévistes restent fermes sur les piquets et c'est le front patronal qui se

lézarde⁹ (ceux qui transportent des marchandises périssables sont les plus prompts à vouloir signer un accord), le 28 mai, devant les marchandises en souffrance dans le port, les menaces de détournement de trafic et les « faux frais » du brisage de grève. Le salaire horaire reste à 30 c mais les autres revendications sont acceptées. Les dockers créent alors le *Local 8* du MTW. La détermination des grévistes mais surtout leur capacité à surmonter les possibles divisions raciales ont été essentielles pour la victoire de la grève.



Ben Fletcher (1890-1949)

LA CROISSANCE (1913-1917)

Le succès de la grève acquis, le *Local 8* va être capable de se maintenir et de se développer dans la lutte quotidienne sur les quais. Fidèle aux principes des IWW, le *Local 8* ne signe aucun contrat avec les employeurs. La rotation des tâches, à tous les niveaux de responsabilité, est appliquée (ainsi Fletcher ira organiser les dockers du Connecticut, en 1916, et ceux du Massachusetts, début 1917). Tout est contrôlé et les comptes sont vus de tous les membres du *Local 8*. Même si le rôle des délégués de quai qui contrôlent le port obligatoire du pin's IWW, renouvelé mensuellement, sur les bérets et les vestes des dockers, est fondamental, le *Local 8* favorise, dans les conflits quotidiens, l'action immédiate : les dockers, par exemple, hissent les marchandises à mi-hauteur, et si l'employeur ne donne pas satisfaction, on laisse la charge où elle est et on quitte le quai. Cette attitude répétée des dockers de quitter le travail en cas de problème témoigne de leur force et de leur confiance en eux-mêmes et dans le *Local 8*. La première génération de délégués et de dirigeants est par ailleurs très dynamique et militante. Bien que jeunes (en général moins de 25 ans), ils ont fait leurs armes d'agitateur de rue durant les campagnes pour le « *Free Speech* » juchés sur les « *Soap box* ». Élevés dans un militantisme minoritaire et victimes de la répression, ils n'en sont pas moins prêts à une activité déployée.

⁹ Et il le restera jusqu'en avril 1917, au moment de l'entrée en guerre des USA.

Mais le *Local 8* ne se contente pas de favoriser la résistance quotidienne. Il va diriger son travail dans quatre directions : augmenter sa surface d'intervention, maintenir l'unité entre dockers Noirs et Blancs, réguler le travail sur les quais et organiser la vie culturelle en dehors du lieu de travail.

Ainsi, dès août 1913, il soutient puis organise la grève des marins travaillant sur les remorqueurs du port qui demandent 15 \$ de minimum hebdomadaire, la journée de 10 heures et la semaine de six jours. La grève terminée, les marins adhèrent au *Local 8* en y constituant une section spéciale. En novembre 1913, le *Local 8* est constitué de quatre sections : deux pour les dockers, une pour les marins des remorqueurs et une pour les pompiers du port. Les dockers représentent néanmoins 80 % des effectifs du *Local 8*.

I. W. W. LONGSHOREMEN TIE UP SHIPPING IN PHILADELPHIA



"HOLD FAST, BUDDIE, WE GOT 'EM"

Les dockers IWW ficèlent les navires à Philadelphie. « Tiens bon mon pote, on les a eus »

Compte-tenu de l'activité irrégulière du port et des différents trafics qui y transitent, le problème de la régulation du travail, pour éviter les longues périodes de chômage ou celles de surtravail, était essentiel pour les dockers. C'est pourquoi, dès la fin de la grève, le *Local 8* mit en place le contrôle de l'embauche au moyen du pin's mensuel. Encore fallait-il l'imposer par la force, tous les jours, car ce n'était pas un droit mais une pratique à vérifier constamment. De plus, outre les deux quais interdits au *Local 8*, vu l'étendue du port, la présence des IWW n'était pas générale, et il arrivait qu'en certains endroits, des non-membres ou des membres pas à jour de cotisations, puissent travailler sans arborer le pin's sésame. Par ailleurs, le *Local 8* impose que l'embauche ne soit plus faite, comme avant, dans la rue au gré des aconiers, mais à son siège forçant ainsi les aconiers à y faire leurs demandes, et lui permettant de centraliser les besoins de main d'œuvre.

Pour fortifier l'unité entre Blancs et Noirs, le *Local 8* va casser les équipes de dockers que les aconiers avaient constituées sur base raciale ou ethnique et créer des équipes mixtes et les imposer aux employeurs. Bien que l'unité Noirs-Blancs soit emblématique du *Local 8*, ce n'est jamais un acquis. Individuellement jusqu'en 1918, plus massivement à partir de 1919, de nouveaux Noirs arrivent du Sud avec une culture différente : la haine du blanc comme représentant du racisme, le fait que les syndicats excluèrent de facto les Noirs, la haine du syndicalisme propagé par le clergé noir du Sud, la non-réticence à être briseur de grève, tout cela les éloigne « naturellement » du *Local 8* et de sa pratique. Mais même ensuite, on ne peut pas dire que l'adhésion dépasse le syndicalisme honnête (maintien de l'emploi, bons salaires, bonnes conditions de travail) et embrasse toutes les idées des IWW. Cela est d'ailleurs identique pour une partie des dockers Blancs. Par ailleurs, l'univers des dockers est exclusivement masculin, viril du fait de la dureté du travail presque exclusivement manuel, ce qui facilite l'unité entre Blancs et Noirs. « Ce gars-là est aussi noir que l'as de pique, mais ce n'est pas un nègre, c'est un gars des IWW, c'est un homme et il l'a prouvé ! » De même, les Noirs ne considéraient

pas les Polonais et les Lituanais, comme des Blancs, vu qu'ils étaient rejetés en tant que catholiques et slaves, par les Blancs protestants. Pour maintenir cet état d'esprit, le *Local 8* organisait des pique-niques où participaient ensemble les familles noires et blanches.

Le *Local 8* loua dès septembre 1913, le 2^e étage d'un immeuble de bureaux situé près des quais. Ce local était ouvert 7 jours sur 7 : meeting régulier les vendredis, séance de cours d'éducation politique, alphabétisation, meetings dans les langues (le mercredi, par exemple, pour le polonais), discussion sur le contenu de l'hebdomadaire *Solidarity* et *Solidarnonne* (en polonais). Les meetings se tenaient, en général, avec un président de séance Noir et un secrétaire Blanc. Si l'anglais n'est pas compris par tous, les discours sont traduits dans les autres langues : polonais, lituanien, espagnol (pour les marins), italien.

Lorsqu'un militant d'une autre région ou d'un autre pays est de passage, on organise un meeting avec lui pour élargir l'horizon des dockers. Ce sont ces méthodes qui permirent au *Local 8* de traverser les années creuses de 1914 et 1915 suite à la rétractation des échanges internationaux due, pour un temps, à l'éclatement de la première guerre mondiale.

LA GUERRE (1917-1918)

L'année 1917 avait pourtant bien commencé pour le *Local 8* dans un contexte de niveau élevé de grèves (4 450 grèves impliquant 1 230 000 ouvriers, soit le plus haut niveau, surtout chez les non-syndiqués, jamais atteint depuis la création des États-Unis). Le 1^{er} février, les ouvriers des raffineries de sucre (situées en général près des quais), en commençant par ceux de la *Spreckles Sugar refinery*, entrent en grève spontanément pour 5 c/h d'augmentation. Ils sont rejoints deux jours après par ceux de la *McCahan* et ceux de la *Pennsylvania*, et organisent des piquets. Le *Local 8* décide de soutenir la grève en l'étendant à d'autres industries sur la base de l'unité qualifiés/non qualifiés, Blancs/Noirs, américains/étrangers, en organisant des grèves tournantes dans d'autres secteurs ainsi que directement le refus du déchargement des navires transportant la canne à sucre à destination des entreprises en grève. Le *Local 497* de la SWIU (*Sugar workers industrial union*) est créé qui organise 1 000 ouvriers. Des affrontements quotidiens ont lieu avec la Police où participent des ouvriers et habitants des quartiers environnants ; les femmes organisent la solidarité. Un membre des IWW y est tué. Mais le front patronal se ressaisit et refuse tout accord en transférant la production¹⁰ dans d'autres villes où la solidarité ouvrière n'a pas d'effet. Malgré les caisses de grève mises en place par le *Local 8*, la grève se termine le 1^{er} avril. Avec un bilan mitigé : les salaires sont augmentés au niveau demandé, mais deux mois de salaires ont été en partie perdus, un mort des dizaines de blessés et une centaine de licenciement. Plus grave, les patrons ont importé des briseurs de grève Noirs du Sud pour fragiliser le front des grévistes, ce qui a créé des difficultés supplémentaires pour les militants des *Local 8* et 497.

Le 6 avril 1917, les États-Unis entre en guerre. La donne va changer. La ferveur nationaliste, la haine de l'Allemand et du Kaiser, vont diviser la classe ouvrière et toucher les IWW. Les ports¹¹ deviennent un des points clés de l'effort de guerre.

Depuis 1914, les IWW ont caractérisé la guerre en Europe comme capitaliste. En 1916 encore, le secrétariat général réaffirme son opposition à toute guerre. Quand les États-Unis entrent en guerre, la direction des IWW ne donne aucune consigne anti-guerre, elle laisse aux *Local* mais surtout aux individus, le libre choix de leur attitude et de s'inscrire, ou pas, sur les listes de conscription. Le résultat ne se fait pas attendre : au MTW 100, 100 % des marins s'inscrivent sur les listes. 700 des 4 000 membres du *Local 8* s'enrôleront et plus de la moitié achètera des bons de guerre. Pis encore, début

¹⁰ La *Spreckles Sugar refinery* est une filiale du géant *American Sugar Company*.

¹¹ En valeur, le trafic du port de Philadelphie, s'il est resté constant de 1910 à 1914, à 165 millions de \$, bondit à 310 millions de \$ en 1916, puis 600 millions de \$, en 1917. Le port va exporter 40 % de l'effort de guerre à destination de l'Europe et ce volume représente 75 % du trafic de Philadelphie.

avril 1917, Fletcher, Nef et Walsh tiendront un meeting au siège du *Local 8*, devant 600 militants, où ils demanderont de ne pas faire grève pendant la durée de la guerre. Si le *Local 8* a fait grève, comme tous les ans sauf en 1918, le 16 mai, pour célébrer la grève de 1913, il n'y aura donc aucune grève pendant la guerre. Contrôlant toujours le port (à l'exception de deux quais) et même étendant son activité aux ports satellites de Philadelphie (Camden, Wilmington, etc.), il en fera le port le plus sûr des États-Unis, plus sûr que ceux contrôlés par l'AFL ou ceux non-organisés, y compris pour le chargement de la poudre, des armes et des munitions, ce qui veut dire que la *Navy* le reconnaissait comme non hostile, fiable. Le *Local 8* comprenait alors plus de 4 000 membres, dont la moitié de Noirs.

Les dockers obtiendront des augmentations de salaires importantes, le salaire du docker atteignant 65 c de l'heure (comparé au 30 c de 1913). Par ailleurs, les augmentations étaient toujours attribuées de manière uniforme et non au pourcentage. De même, le MTW (de New-York à Philadelphie) atteignit un effectif de 5 000 membres.

Malgré cela, tant au niveau national qu'à celui de Philadelphie, les IWW furent attaqués par un front uni État-patronat-AFL. Dès août 1917, pour les dockers et les marins, avec la création du *National Adjustment Commission* (NAC) où participaient des représentants du gouvernement, des compagnies maritimes, des armateurs des ports et l'ILA, le syndicat affilié à l'AFL : il s'agissait d'extirper les IWW, des ports, ce qui fut fait sauf à Philadelphie malgré les tentatives répétées de l'ILA d'y établir un *Local*. Pendant toute la guerre, la majorité des journaux reprit l'antienne que les IWW étaient des espions à la solde du Kaiser avant de devenir également ceux des Bolcheviks, à partir de novembre 1917.

En effet, six de ses dirigeants (les meilleurs dont B.Fletcher, W.Nef, J.Walsh, E.Doree, M.Rey et J.Graeber) sont arrêtés (avec 160 dirigeants IWW sur tous les États-Unis) pour cause de mise en danger de la sécurité du pays et la police met à sac, les 64 sièges des IWW sur tout le territoire, le 5 septembre 1917. Ils seront condamnés, en août 1918 après trois mois de procès, à des peines de prison variant de 10 à 20 ans assorties d'amendes importantes (entre 10 000 et 20 000 \$) suivant les cas.

LE RETOUR À LA NORMALE (1919-1920) ?

À la fin de la guerre, les dockers organisés du *Local 8*, bien que leurs dirigeants les plus capables crouissent en prison (et pour un certain temps), ne sont pas en trop mauvaise situation. Ils ont maintenu leurs positions (toujours à l'exception de deux quais), augmenté leurs effectifs (plus de 4 000) et gagné avantages en salaire et conditions de travail. Les nouveaux dirigeants (Weitzen, Jones, Robinson, Baker, Green puis McKenna, soit 4 Noirs et 2 Blancs) bien que moins expérimentés ont maintenu le cap. Le contrôle de l'embauche est toujours aux mains du *Local 8* et toute tentative patronale de licenciement est contrée immédiatement et les délégués du *Local* ont un accès libre et permanent à tous lieux de travail. Mais le paysage général et particulier a changé à cause des facteurs suivants :

- La volonté de revanche des patrons du port,
- La révolution russe comme un aimant ou un repoussoir,
- La récession économique, alliée à l'inflation galopante,
- La politique anti-immigration,
- L'apparition de nouvelle main d'œuvre noire, venue du Sud profond, pour diviser l'unité interraciale des dockers.

Un point plus marginal mais significatif est l'arrivée de militants IWW (de l'AWIU *Agricultural workers Industrial Union*) de Seattle, suite à la défaite et la répression de la grève générale

de février 1919¹². Ceux-ci arrivèrent à Philadelphie et, selon les principes des IWW, ils devaient être pris en charge et obtenir un travail. Mais ceci créa des conflits au sein-même du *Local 8*, au moment où la récession générale¹³ commence et le travail devient plus rare. De plus des différences de mode vie (ceux de Seattle étant célibataires alors que beaucoup de ceux de Philadelphie – Blancs et Noirs – étaient mariés et pères de famille) attisèrent les tensions entre ceux qui, pour simplifier, étaient pour la « révolution » et ceux qui étaient pour la « consolidation ».

Un point plus significatif fut la tentative du secrétariat général des IWW (basé à Chicago) de proposer que tous les *Local* travaillant dans l'industrie maritime (dockers, marins et autres) se regroupent dans une seule fédération. Bien que n'y étaient pas hostiles par principe, les militants du *Local 8* refusèrent, au congrès de Philadelphie de mai 1919, à la fois pour garder leur indépendance, de ne pas voir les cotisations augmenter au profit d'un centre éloigné, mais surtout pour protéger leur « trésor de guerre » accumulé contre les appétits supposés dilapidateurs du secrétariat général. Au sein du MTW, le *Local 8*, en janvier 1920, demanda que la représentation de la fédération soit basée sur les effectifs réels et pas avec un quota fixe.

Ce qui énervait le plus les patrons du port, c'était le monopole d'embauche qu'avait le *Local 8* et le contrôle associé exercé par les délégués du *Local 8*. Ils en avaient tiré parti pendant la guerre et les plus « honnêtes » en avaient reconnu les avantages. Mais Philadelphie devenait une tache dans le paysage portuaire américain. En avril 1919, un accord national tripartite (signé par l'ILA) avait bloqué les salaires des dockers rendant, en cas de récession, le port de Philadelphie moins compétitif.

Au milieu de grèves importantes¹⁴ avec en toile de fond la menace de révolution communiste, où tout ce qui était considéré comme radical était pourchassé et, à partir d'avril 1919, des raids systématiques organisés par la police, la haine des IWW, principalement, avait remplacé chez les nationalistes américains, la haine du prussien. De facto, à son corps défendant ou pas, le *Local 8* était devenue une verrue qu'il fallait éliminer, d'autant que la guerre finie, il était reparti de plus belle, en essayant de former un syndicat international des marins avec le syndicat britannique de Tom Mann et des plus petits groupes en Espagne, au Chili ou à Cuba. Et quoique l'ensemble des militants du *Local 8* pensât, ils étaient considérés, en restant fièrement au sein des IWW, comme des dangereux « rouges ».

LA GREVE DE MAI-JUIN 1920

Le décor était planté, les acteurs prêts, l'affrontement pouvait commencer par la grève, le 26 mai 1920. À l'appel du *Local 8*, 9 000 dockers et travailleurs du port (dont la moitié appartenaient au *Local 8* et l'autre moitié était 'inorganisée) se mirent en grève, établissant des piquets et bloquant immédiatement 150 navires et mettant le port à l'arrêt. Outre les revendications de salaire (les dockers voulaient 95 c de l'heure pour contrer l'inflation) et l'augmentation de 24 c de l'heure demandée par le *Local 8* pour tous les travailleurs du port quelle que soit leur qualification, un point essentiel était la demande de passer de 50 à 44 heures par semaine tout en conservant le même revenu tout en diminuant les heures supplémentaires pour favoriser l'embauche des saisonniers et précaires. Ce dernier point

¹² Celle-ci commença aux chantiers navals où 25 000 ouvriers se mirent en grève le 21 janvier 1919, bientôt rejoints par l'ensemble des ouvriers (environ 100 000) se transformant en grève générale du 6 février au 11 février 1919.

¹³ Bien que la chambre de commerce de Philadelphie veuille accroître le trafic pour prendre la première place au port de New-York. Aussi délirant l'objectif fut-il, en valeur, le trafic de Philadelphie continua d'augmenter de 1918 à 550 millions de \$ (hors trafic pour la Navy), à 1919 à 675 millions de \$.

¹⁴ Parmi les 3 600 grèves répertoriées, impliquant environ 4 100 000 grévistes, pour l'année 1919, on peut indiquer la grève des aciéries impliquant 350 000 ouvriers (22 septembre 1919-8 janvier 1920), la grèves nationale des mines de charbon, impliquant 400 000 mineurs (1^{er} novembre 1919- 10 décembre 1919) et, à une moindre échelle mais emblématique, celle de la police de Boston impliquant 1 100 policiers (9 septembre 1919 -13 septembre 1919).

faisait blocage pour les patrons car, s'ils le concédaient, le *Local 8* leur enlèverait une arme traditionnelle de contrôle de l'armée de réserve. Le succès semblait au rendez-vous, les dockers de cabotage participant activement et adhérant au *Local 8*, portant ses effectifs à 7 500 membres. Le port du pin's IWW était un laissez-passer obligatoire non seulement sur les quais mais aussi en ville car nombreux commerçants ne faisaient crédit qu'à ses porteurs.

Le raffinage du sucre fut l'industrie la première touchée mettant au chômage technique ses salariés. À partir du 7 juin, la tension monte. La police montée charge des piquets tandis que ceux-ci attaquent des briseurs de grève qui essaient de décharger un navire ; ces « briseurs de grève » étant principalement des Noirs du Sud profond amenés pour l'occasion par les aconiers. Le drame arrive : un noir briseur de grève attaque un piquet tue un polonais gréviste et blesse un noir. Il est capturé par les membres du *Local*, interrogé puis remis à la police. L'enterrement de Stanley Pavzlack voit, le 9 juin, tous les ouvriers Blancs et Noirs unis sans faille. Même une tentative patronale d'approcher les grévistes polonais en leur promettant monts et merveilles s'ils reprennent seuls le travail est unanimement repoussée. De même, après deux semaines de grève, la tentative de la chambre de commerce de ne discuter qu'avec les dockers qualifiés (de haute mer) est rejetée par le comité de grève.

À ce moment, il y a plus de 500 briseurs de grève sur le port, protégés par la police, ce qui augmente les affrontements avec les grévistes, dont un qui voit deux femmes soutenant les piquets tués. Mais après d'un mois de grève, le moral des grévistes baisse. D'autant que le front patronal, sous la houlette de la chambre de commerce, s'est étendu à tout le patronat, dont celui de Baldwin qui a fait de son entreprise un bastion antisyndical¹⁵. Une réunion commune des industriels du port a lieu chaque jour. La grève a déjà, à la fin juin, coûté 50 millions de \$ à l'économie de la ville et les banques font pression pour trouver un accord. Les grévistes craquent les premiers et votent pour le retour au travail, le 6 juillet, après 41 jours de grève. Pour les salaires, le bilan est mitigé : 80 c de l'heure, 1 \$ les dimanches et jours fériés, 1,20 \$ pour les heures supplémentaires. Pour le reste : rien.

Le travail repris, les patrons repartent à l'offensive : seuls les dockers de haute mer (sauf les deux quais déjà connus) restent avec le contrôle de l'embauche, le reste demeure hors contrôle du *Local 8* qui n'a donc pas augmenté sa « surface ». Et l'accord sur les salaires n'est pas respecté et, sur certains quais, les patrons reviennent dessus en baissant les salaires. La reconquête du port commence marquée par la construction de nouveaux quais et entrepôts où le *Local 8* ne pourra être présent. Le bilan est donc celui d'une défaite mais pas d'une déroute.

Bien qu'ils soient en liberté conditionnelle, Fletcher, Doree, Nef et Walsh sont revenus clandestinement à Philadelphie pour participer à la grève mais ils n'en sont pas les animateurs. Ceux-ci (Carter, Jones, Barlack et Baker) ne méritent pas mais ils n'ont pas l'expérience de la grève de 1913 des précédents. Mais l'acceptation du conflit, provoqué par les employeurs, au moment où le cours général aux États-Unis est au recul après l'échec des grandes grèves de l'hiver et du printemps est certainement due à un manque de clairvoyance.

LA CONTROVERSE (ETE 1920-HIVER 1921)

Le 10 août 1920, la commission centrale des IWW décide de suspendre le *Local 8* au prétexte qu'il a chargé, le 5 août, un navire, le *Westmount*, transportant des armes destinées aux armées blanches du général Wrangel en Russie. Sous pression du bureau soviétique de New York, Scott dirigeant du MTW de cette ville décide d'aller à Philadelphie, le 6 août, pour suspendre le *Local 8*, au nom du GEB de Chicago, hors procédure habituelle. La sanction tombe pour « *crime contre la classe ouvrière* ».

Le président des IWW, George Speed, vient à Philadelphie, le 17 août pour une rencontre d'explication avec les dirigeants du *Local 8*. Il en ressort que depuis un an, le *Local 8* est en opposition

¹⁵ Depuis la défaite de la grève de 1911, et le transfert continu de la production vers la nouvelle usine d'Eddystone à 23 km au sud-ouest de Philadelphie.

avec Scott et le MTW dont le siège est maintenant à New York et que le GEB n'a donné aucune consigne quant au chargement du *Westmount*. Le *Local 8* est d'ailleurs prêt à refuser de charger tout navire destiné à combattre la Russie soviétique. Speed annule alors la sanction et, au contraire, suspend la direction du MTW jusqu'aux élections internes d'octobre.

Un deuxième problème surgit, celui des cotisations mensuelles et du droit d'admission. Confronté au recul de l'embauche, aux conséquences de l'échec de la grève de mai-juillet, le *Local 8* impose les 2 \$ d'inscription (prévus aux statuts des IWW) mais aussi 22 \$ d'engagement. Pour les dirigeants du *Local 8* (Doree, Nef), ce n'est pas une question de principe mais ils se demandent si on peut donner des moyens de survie à un *Local*. En fait, pour Doree, le *Local 8* est le seul exemple de maintien du contrôle de l'embauche au sein des IWW (toutes les autres tentatives ayant échoué). La limitation de l'embauche (par cotisations élevées), est un moyen de réguler le marché du travail saisonnier dans les ports, donc de garantir des bons salaires et des bonnes conditions de travail, donc des rentrées régulières d'argent pour le *Local*¹⁶. Selon Doree, cette prime d'engagement est vitale pour le *Local*, mais il accepte d'en discuter au prochain congrès national. À nouveau, le *Local 8* est suspendu, du 4 décembre 1920 au 1^{er} novembre 1921.

En fait, des enjeux, dépassant le simple *Local 8*, sont à l'œuvre même si la situation particulière de celui-ci amplifie certains aspects. Le cycle prolétarien aux États-Unis s'est achevé avec l'échec des grandes grèves et l'absence de créations d'organes ouvriers indépendants formalisés. Les IWW restent, malgré toutes leurs faiblesses et contradictions, et leur réduction numérique, sur leur ligne d'un organe double (syndicat/parti). Un nouveau venu tout aussi minoritaire est en train de se constituer sur la scène, le PCA¹⁷.

Les IWW ont salué la révolution d'Octobre et ont participé aux contacts avec le parti bolchevik et la 3^e internationale. Mais depuis la publication de « *La maladie infantile* » de Lénine et les thèses du deuxième congrès de l'IC (qui a eu lieu du 17 juillet au 7 août 1920), les IWW (comme les *shop-stewards* britanniques, vis à vis du TUC) doivent, selon celles-ci, retourner ou aller travailler au sein de l'AFL. Or cela, plus que tout, est contraire au « code génétique » des IWW depuis 1905 quoi qu'en soit son utilisation, à tort ou à raison, par tel ou tel membre ou par tel ou tel *Local*.

Par ailleurs, les communistes veulent consolider leur position acquise au MTW et y intégrer le *Local 8*. Comme celui-ci y est opposé, l'affaire du *Westmount* a pu être amplifiée. Celle des cotisations relevant plus de la « cuisine interne » des IWW et agit comme révélateur des contradictions du *Local 8* dont la tendance est de se transformer en syndicat de base local et localiste d'une certaine façon, fier de son indépendance acquise contre les patrons lors des deux grandes grèves de 1913 et 1920. Mais cette affaire est aussi révélatrice des contradictions des IWW, notamment l'absence de centralisation politique et organisationnelle, et d'absence de regard critique sur la relation entre la « théorie » et la « pratique ».

LA FIN

Mais cette contradiction du *Local 8* ne pouvait tenir trop longtemps dans un contexte de recul général et de polémiques (ou de concurrence) avec le PCA mais aussi le nationalisme noir radical représenté par l'UNIA (*Universal Negro Improvement Association*) de Marcus Garvey qui fit plusieurs tentatives pour exfiltrer du *Local 8*, les dockers Noirs, sans succès. Replié vis à vis des IWW de facto sur Philadelphie, le *Local 8*, survécut grâce à son enracinement : ce n'était pas un syndicat d'adhésion mais un syndicat de militance qui défendit jusqu'au bout l'égalité entre Noirs et Blancs et continua à

¹⁶ En fait, si un docker oubliait de payer un mois sa cotisation (sauf cas de force majeure), il devait repayer la prime d'engagement.

¹⁷ Les deux PC, celui animé par L.Fraina (*Communist Party of America*) et celui animé par J.Reed (*Communist Labor Party of America*), vont fusionner pour donner jour au *Communist Party of America*, en mai 1921.

animer en 1921 plusieurs courtes grèves, limitées à un ou deux quais, mais aussi à animer une grève de solidarité avec les mineurs britanniques, en mars-avril de la même année, en refusant de charger des navires charbonniers vers la Grande-Bretagne.

Début 1922, le *Local 8* est réintégré au sein des IWW, mais dans un contexte de marasme économique¹⁸, des tentatives répétées de l'ILA, avec l'appui des patrons de s'implanter sur les docks, et pour les Noirs, l'apparition, à Philadelphie, d'une branche du KKK, en mai 1921.

Le coup définitif va être frappé, par les employeurs, lors du lock-out d'octobre-novembre 1922. Le *Local 8*, bien qu'en recul (il n'a plus que 3 500 membres à l'été 1922) garde encore ses positions et relance sa campagne pour les 8 heures, c'est à dire la semaine de 44 heures. Devant le refus (évident) des employeurs, la grève commence le lundi 16 octobre. Plutôt que d'attaquer de front, et de faire proclamer la grève par le *Local 8*, les dockers font la grève de la première heure et si les patrons veulent la payer en heure supplémentaire, ils vont travailler.

Les employeurs, organisés en Comité d'urgence, réagissent en satisfaisant, au coup par coup, les revendications sur certains quais pour diviser le front des grévistes. Cela ne suffisant pas, ils lock-outent les grévistes et organisent des contingents de non-grévistes encadrés par l'ILA, venant de New-York où sévit un important chômage. L'armée offre son nouveau quai, le 98, pour y faire décharger des navires par des briseurs de grève. Les employeurs utilisent la presse pour dénoncer, évidemment, le *Local 8* mais aussi pour appeler à l'embauche dans un lieu hors de portée des grévistes. Pour soutenir les patrons, dont certains craignent le détournement définitif du trafic vers d'autres ports, sans parler pour les céréales de la concurrence de Montréal tant que le Saint-Laurent n'est pas pris par les glaces, l'USSB (*United States Shipping Board*) leur offre une prime de 10 % (sur leur chiffre d'affaire d'avant la grève) pour couvrir l'emploi des briseurs de grève pendant la grève.

Le front des grévistes se divise, lors d'une assemblée, le 21 octobre, sur la conduite à mener face au lock-out : grève totale avec piquets ou pas ? Les hésitations, tant au sein des animateurs que des grévistes, repoussent l'échéance mais, une semaine après, c'est toujours le point mort et une division pernicieuse se fait jour : c'est parmi les Noirs qu'on trouve le moins de partisans de la grève à outrance. Le 26 octobre, les patrons annoncent qu'ils ont déjà des ouvriers (briseurs de grève de l'ILA) capables de prendre en charge 33 navires (soit environ 1/3 des navires en souffrance). Mais, le 27 octobre, les grévistes du *Local 8* votent en majorité large pour la grève en demandant, au MTW, l'extension à d'autres ports. Les piquets se mettent en place, le 28. Un autre problème apparaît : plus de 50 % des briseurs de grève sont des Noirs ce qui risque de créer des problèmes lors des affrontements à venir.

Au bout de 10 jours, la grève se délite et ceux qui le peuvent (si les employeurs les reprennent) retournent travailler mais leur majorité étant des Noirs, cela accroît le mécontentement des restés grévistes et affaiblit encore plus la fin de grève. Tout est terminé le 14 novembre. Le *Local 8*, s'il ne disparaît pas formellement a perdu son monopole d'embauche. De nombreux militants sont sur les listes noires. Pis, l'attaque patronale a fait sauter l'unité entre dockers Noirs et Blancs. La grève de 1922 apparaît comme un triste *remake* de celle de 1920. Illusionnés par leur force encore importante, les dockers (une grande partie) et leurs dirigeants (Richards et Baker) ont totalement sous-estimé la force de l'adversaire, son organisation et le soutien de l'État, sa volonté de revanche et la capacité de l'ILA à organiser les briseurs de grève. Lorsque le vent a rapidement tourné, au lieu d'organiser la retraite en bon ordre, tout en maintenant un objectif « difficile », les dockers veulent utiliser une méthode radicale tout en tergiversant une précieuse semaine, au contraire exploitée par l'adversaire.

L'ILA ne fut par ailleurs pas remercié par les employeurs, bien au contraire. Une fois utilisé pour briser les IWW, l'ILA fut rejeté et dut patienter jusqu'en 1928 pour y avoir quelque consistance quand d'anciens du *Local 8*, dont des Noirs menés par Baker, l'ayant rejoint, obtinrent en s'appuyant sur l'État pour faire pression sur les employeurs, la journée de 8 heures. Une partie des membres du

¹⁸ En 1921, en valeur, le trafic du port de Philadelphie a chuté à 500 millions de dollars.

Local 8, principalement des Blancs, derrière Jack Walsh maintinrent un temps une présence des IWW. Fletcher et Jones organisèrent un syndicat indépendant, sur la bases des principes du *Local 8*, le PLU (*Philadelphia Longshoremen Union*) en 1923, mais avec seulement des dockers Noirs. Faute de succès, coincé entre l'ILA et les IWW, le PLU disparaît en 1925. Pour les dockers, de haute mer ou de cabotage, les années qui suivent la défaite de 1922 voient les conditions de salaire (retour aux tarifs d'avant-guerre) et de travail se dégradèrent rapidement ; la productivité, elle, fut multipliée par cinq.

LE LOCAL 8 COMME MIROIR DES IWW

Il ne s'agit pas ici de faire une critique exhaustive des IWW mais plutôt de voir comment les forces et faiblesses du *Local 8* sont spécifiques ou représentatives de l'ensemble des IWW et, si possible, d'en tirer des conclusions pour aujourd'hui.

Le *Local 8*, comme nous l'avons montré, est exemplaire à plus d'un titre. Le principal, dans le contexte américain, est d'avoir maintenu pendant neuf ans, une organisation où Noirs et Blancs, non seulement ont milité côte à côte pendant le travail et en dehors, où des militants ouvriers Noirs, dont le symbole est Benjamin Fletcher, se sont révélés des militants et organisateurs capables. C'est d'ailleurs la fin de cette unité (fortement provoquée par les patrons) lors de la grève perdue de 1922 qui précipite sa fin.

Le second, c'est d'avoir appliqué les principes des IWW tant sur le terrain (développement de l'action directe par les dockers eux-mêmes face aux problèmes quotidiens), que sur celui de l'organisation (refus de la délégation, refus de signer des contrats avec les employeurs) et plus généralement d'avoir organisé les dockers sans distinction de métier et toujours sur une base unifiante. Enfin, le *Local 8* a été capable de créer une vie culturelle, associative en dehors du temps de travail, assurant la solidarité matérielle aux chômeurs, permettant de maintenir vivant les liens nés de la lutte, en ayant compris que les grèves ne se gagnent pas seulement sur le lieu de travail mais aussi en dehors.

Ils ont pu réaliser cela parce qu'ils étaient justement des IWW pétris de ces principes et de ces idéaux, selon lesquels classe ouvrière et classe capitaliste étaient irréconciliables, qu'il fallait en finir avec le capitalisme et que cela nécessitait immédiatement l'unification des ouvriers sans toutes les séparations que le capitalisme s'ingéniait à créer ou à maintenir. Tant que les IWW n'existaient de façon visible que comme « gréviculteurs », avec plus ou moins d'efficacité (Lawrence versus Paterson, par exemple), d'ailleurs généralement incapables de capitaliser leurs succès, la contradiction entre luttes d'aujourd'hui et luttes de demain ne pouvait apparaître.

Le *Local 8*, expérience unique au sein des IWW, réussit à s'inscrire dans la durée et donc à maintenir, en permanence, la contradiction entre être un syndicat de base, efficace, non-bureaucratique, appelant à l'action directe et aux luttes de solidarité réelle avec d'autres secteurs ouvriers et maintenir la perspective révolutionnaire.

Si les militants initiateurs de la grève, et certains grévistes, étaient bien conscients de cette contradiction et pensaient qu'elle était jouable, il n'est pas sûr que, dès 1914, certains dockers, et au fur et à mesure, les nouveaux arrivants n'avaient pas vu dans le *Local 8* qu'un seul syndicat de base honnête dans lequel, d'ailleurs, eux-aussi militaient réellement. Cette situation contradictoire peut d'ailleurs se maintenir un certain temps si l'adversaire ne modifie pas les conditions d'existence du *Local*. Mais quand il s'agit de l'entrée en guerre d'un pays, la contradiction explose.

Mais dès avant avril 1917, une autre contradiction pesait sur le *Local 8*, celle du contrôle de l'embauche pour lequel un docker, s'il n'avait pas le pin's du *Local 8* ne pouvait prétendre travailler. Les patrons tiraient avantage du caractère saisonnier et irrégulier de l'activité portuaire pour précariser la force de travail en créant une « armée de réserve » pléthorique apte à faire pression sur les salaires. Il était donc vital pour le *Local 8* d'arrêter cette pression, pour permettre aux dockers de ne plus courber l'échine, au moyen de la régulation du marché du travail sur les quais. Et c'est cela (avec le contrôle

effectué par les délégués sur les quais) que haïssaient le plus les patrons et qu'ils voulaient voir abolir pour en revenir à l'ancien ordre des choses.

Cette politique du contrôle de l'embauche (« *closed shop* ») n'est pas une nouveauté ni aux États-Unis, ni dans le monde, ni à cette époque, ni aujourd'hui. Aux États-Unis, cette pratique, notamment sur d'autres ports, a été un puissant facteur de corruption, voire de criminalisation d'organisations syndicales. Le Local 8 n'est jamais tombé dans ce travers, évidemment. Quand l'économie est en expansion, d'ailleurs, cela n'a que peu d'importance, le *Local* croît avec l'activité. Mais quand l'économie se contracte, comme dans l'immédiat après-guerre, que les commandes de guerre s'arrêtent, que le chômage grimpe, alors la compétition sur le marché du travail devient féroce entre ouvriers et dockers d'une ville, voire entre dockers de ports différents. Alors la contradiction explose et ceux qui n'ont rien voient les membres du *Local 8* comme des privilégiés, peu importe qu'ils soient aux IWW et pratiquent la non-discrimination raciale. Et les patrons savent parfaitement exploiter cette situation¹⁹.

Pour en revenir aux IWW, nous les saluons pour avoir représenté la tentative pratique la plus aboutie de dépassement de la dichotomie social-démocrate entre Politique et Économique, entre combat défensif et offensif de la classe exploitée. Cela reste vrai sur les principes mais demande un examen plus précis de leur pratique réelle sur la durée.

L'ÉPREUVE DE LA GUERRE

Quand la guerre éclate, en août 1914, les IWW tant au niveau national que local, maintiennent les principes de l'internationalisme et dénoncent la guerre comme capitaliste. Haywood déclare même dans un discours, en avril 1914, « *il vaut mieux être traître à sa patrie qu'à sa classe !* » Encore en novembre 1916, à leur X^e congrès, à Chicago, les IWW réaffirment leur opposition à la guerre. Lorsque l'économie américaine est dopée par les exportations vers l'Europe, les militants du *Local 8*, comme les autres ouvriers d'ailleurs, bénéficient de cette situation et les grèves rencontrent plus de succès. Quand les États-Unis entrent en guerre, l'augmentation de la production couplée à la pénurie de main d'œuvre favorise encore plus les revendications ouvrières même si l'intervention de l'État pour garantir l'effort de guerre augmente la répression potentielle et réelle.

L'attitude du *Local 8* devient alors pour le moins ambiguë et très social-démocrate (« *La révolution pour les jours de fête, la collaboration pour les jours de semaine* »). Non seulement, ces militants ne s'opposent pas à la guerre mais ils appellent à ne pas faire grève pendant la durée du conflit ! Et ils sont par ailleurs suivis par l'ensemble des membres du *Local 8*. Comment a-t-on pu en arriver là si rapidement ? Le fait que les dirigeants IWW soient arrêtés le 5 septembre 1917, que l'organisation et ses militants vont subir ou ont déjà subi une répression féroce (massacre d'Everett le 5 novembre 1916, déportation des 1 300 mineurs grévistes du cuivre de l'Arizona, le 5 juillet 1917, entre autres) n'excuse pas cette pratique.

Sans parler d'hystérie, le patriotisme américain fait surface et touche non seulement la petite-bourgeoisie mais aussi de larges secteurs de la classe ouvrière. D'ailleurs ceci révélera son hétérogénéité. Beaucoup d'immigrés y voient là une chance d'être « naturalisés », alors que d'autres (curieusement ceux d'origine allemande ou des pays de l'entente) maintiendront un temps une pratique ne tenant pas compte de l'effort de guerre américain. Le climat n'est donc pas favorable. À Philadelphie-même, les nationalistes Noirs comme W.E.B. Dubois encouragent la participation des

¹⁹ Toute chose égale par ailleurs est ce qui est arrivé aux organisations de petits paysans et d'ouvriers agricoles de la plaine du Pô, suivant les syndicats socialistes et excluant les anarchistes. Lorsque les propriétaires, après la première guerre, partirent à la conquête des organisations et des bourses du travail, en lâchant les fascistes, de nombreux anarchistes par esprit de revanche suivirent les fascistes. Mais c'est une autre histoire.

Noirs à la guerre pour être reconnus comme américains à part entière et se fondre dans la communauté nationale.

Tirillés entre l'« instinct » qui leur dit que la guerre va permettre d'améliorer la situation des dockers et que la situation n'est pas favorable à un internationalisme conséquent, qu'il vaut mieux attendre la fin de celle-ci, qui ne serait donc qu'une parenthèse, pour repartir à l'assaut lors des jours meilleurs et les principes internationalistes, les membres du *Local 8* succombent ; la préservation de l'organisation a pu aussi jouer un rôle. Le *Local 8* est laissé à lui-même car le GEB ne donne aucune consigne, tout est laissé à l'appréciation des *Local* et des individus. Ceci prouve, a contrario, tout l'échec du « fédéralisme »²⁰ prôné par les IWW. Ceci d'ailleurs fragilisera encore plus les IWW quand la répression va s'abattre sur eux.

Mais ce n'est pas parce que le GEB restait muet que le *Local 8* ne pouvait pas aller à contre-courant, fort de son pouvoir sur les quais. Mais justement, ce pouvoir était lié à une situation donnée au sein des contradictions évoquées précédemment au sein d'un équilibre dockers-employeurs-État. Cet équilibre du fait de l'entrée en guerre ne pouvait continuer. Le *Local 8* (et nous le disons avec toute la prudence du recul offert par le temps passé depuis ces événements) aurait dû reconnaître le rapport de force défavorable et examiner plus avant d'autres possibilités. L'absence de théorisation (contrairement à d'autres dans d'autres pays²¹) n'en est pas pour autant une excuse mais une preuve d'opportunisme.

Voyons maintenant ce qui ressort de la pratique du GEB, en 1917. Entre rhétorique anti-guerre et actions à mener lorsqu'elle éclate, il y a bien sûr un fossé. L'abandon du discours anti-guerre par les IWW ne les a pas fait passer du jour au lendemain, en avril 1917, dans le camp des va-t-en guerre et de la participation aux organismes étatiques, comme le fait l'AFL.

En février 1917, Ben Williams, l'ancien responsable de *Solidarity*, répondant à un militant de Spokane qui voulait « *qu'en cas de guerre, les IWW se fassent arrêter plutôt que de soutenir la guerre* », déclare : « *Nous ne sacrifierons pas One Big Union [...], il faut qu'au sortir de la guerre nous soyons forts pour préparer les conflits de classe. Nous ne sacrifierons pas les intérêts de la classe ouvrière pour quelques manifestations bêlantes et impuissantes de pacifistes. Guerre ou pas, la lutte de classe continue.* »

Et encore, en février 1917, James M. Slovick, dirigeant du MTW, propose à Haywood de lancer une grève générale en cas d'entrée en guerre des États-Unis. Tout en reconnaissant, le peu de faisabilité de cette proposition, à cause des forces faibles des IWW, il ajoutait que, de toute façon, si la guerre durait, l'État lancerait la conscription de masse et qu'il faudrait s'y opposer, car cela détruirait les IWW. Perdus pour perdus, il valait mieux le faire au nom des principes et pour la postérité, car l'État et les patrons se serviraient de la guerre pour éradiquer les IWW. Il demandait la convocation d'un congrès d'urgence pour décider de l'action à mener.

Nous pourrions citer beaucoup d'exemples de ces discussions au sein des IWW, jusqu'en mai 1917, preuves d'une organisation vivante qui continuait de se développer tout en subissant la répression. Ainsi jusqu'en juillet, des dirigeants comme Little, Chaplin et Brazier tenaient des meetings contre la guerre²². Mais comme Haywood en convenait, les IWW ne prirent pas de décision claire, ni sur le plan général, ni sur le plan pratique (que faire, par exemple, en cas de conscription ?). Ils décidèrent de ne pas trancher. Haywood expliqua que, compte-tenu du rapport de force défavorable, si

²⁰ Ce qui est paradoxal, c'est que lorsque les IWW vont décliner après-guerre, le GEB, en réaction à ce fédéralisme, deviendra de plus en plus centralisateur (comme le prouve des suspensions à l'encontre du *Local 8*), alors qu'il n'a plus rien à centraliser.

²¹ Nous pensons aux turatistes en Italie.

²² Brazier, écrivit même une lettre ouverte au président Wilson pour annoncer ses intentions et son opposition à la guerre ! Membre du GEB, arrêté en septembre 1917 et condamné ensuite, il est connu pour avoir édité le livre des chansons des IWW.

les IWW devaient s'engager cela devrait être sur le front de la lutte de classes, pas sur celui contre l'engagement en guerre des États-Unis.

Face à cette épreuve majeure et inédite, les IWW (comme les 9/10 du mouvement ouvrier organisé mondial) ont abdicqué. Si la lutte de classes continue pendant la guerre, et c'est d'ailleurs par les grèves pour leurs revendications, à partir de fin 1916, que les ouvriers européens ont précipité la fin de la guerre, ce n'est pour autant que leurs organisations, aussi faibles soient-elles, ne doivent pas appeler à lutter contre les conditions quotidiennes au travail et en dehors, et contre la guerre. Celle-ci n'est pas décorrélée du cadre qui lui donne naissance, elle en amplifie certains de ses aspects.

En désorganisant les rangs ouvriers par la conscription, en renforçant l'union nationale contre le danger extérieur, la guerre donne des avantages énormes aux patrons et à l'État pour contrer la classe ouvrière. La guerre doit donc être comprise et combattue fermement tant pour les principes que pour les nécessités quotidiennes. Les tergiversations des IWW sur ce sujet ne font que refléter leurs contradictions préexistantes qui ressortent, principalement, d'un manque de théorie de l'État et de la guerre.

Ardents et courageux combattants quotidiens contre le capitalisme, par rejet de l'AFL (dès leur début) et du *Socialist party* (depuis 1912) en qui ils identifiaient la politique de collaboration de classe (parlementarisme entre autres), ils se contentèrent de cela et ne voulurent/purent pas effectuer un travail théorique, sur la lancée de leur critique de la séparation entre « politique » et « économique », qui leur aurait permis de comprendre la partie politique des tâches du prolétariat.

Les IWW ont toujours tenté, au cours de leur existence et de leurs combats, d'améliorer le sort des prolétaires, mais ils n'ont en règle générale pas réussi à sortir du cadre de la lutte défensive (salaires et conditions de travail). Face à l'entrée en guerre, ils se sont retrouvés sans solution, car cette attaque frontale dépassait de loin tout ce à quoi ils étaient préparés. La lutte pour le renversement du capital n'était pas le point central de leur activité, même si leur pratique quotidienne allait dans ce sens-là. Et, logiquement, face à la guerre, les IWW n'avaient pas d'alternatives.

Il est clair (non seulement aujourd'hui, avec le recul, mais déjà en 1917), que la grève générale comme moyen miracle, et sans préparation, ne pouvait empêcher la guerre. Mais, ne pas le reconnaître explicitement, ne pas en tirer les conséquences et préparer le repli (et donc reconnaître, d'une certaine façon, ses erreurs ou faiblesses préalables) condamnent et condamnèrent plus sûrement une organisation comme les IWW, à se désagréger, que la répression elle-même.

La fonction syndicale de classe a toujours prévalu sur le potentiel politique que l'organisation recelait. Une telle approche expliquerait aussi toutes les limites (autant théoriques que pratiques) que l'organisation gardait y compris au sommet de leur puissance et de leur autonomie. Le non développement du potentiel politique permettrait aussi de comprendre son déclin presque indolore, comparativement à d'autres expériences révolutionnaires de masse.

L'exemple du *Local 8* que nous avons essayé de présenter de façon la plus nuancée possible, montre que la « neutralité » suivie pendant la guerre, en refusant explicitement de faire grève, se paye tôt ou tard.

MC/KpK, le 14 mai 2013

Pour toute correspondance écrire, sans autre mention, à : BP 1666, Centre Monnaie 1000, Bruxelles 1, Belgique.

Consulter les sites Internet de Mouvement Communiste : www.mouvement-communiste.com et de Kolektivně proti kapitálu : <http://protikapitalu.org/>