

Camille Estienne :

Compte rendu du livre de James A. Geschwender, *Class, Race, and Worker Insurgency - The League of Revolutionary Black Workers* (Classe, race et insurrection ouvrière - La Ligue des ouvriers noirs révolutionnaires), Cambridge University Press, 1977 (2009)

James A. Geschwender était professeur de sociologie à l'université Wayne State de Détroit de 1964 à 1968. Il a été en contact avec plusieurs membres fondateurs de la Ligue des ouvriers noirs révolutionnaires, dont certains ont suivi ses cours. Son livre raconte la brève histoire de ce mouvement, de sa naissance en 1969 à sa disparition en 1973, sur la base de documents et d'entretiens prolongés avec plusieurs membres de la Ligue, avec lesquels Geschwender est resté en contact. Ce n'était pas pour lui simplement un sujet d'étude académique : il connaissait ces militants ; il sympathisait avec leur lutte ; il discutait avec eux des possibilités d'un mouvement révolutionnaire noir fondé sur les ouvriers d'industrie. Comme il le dit dès la première page, il n'aurait cependant pas pu faire partie de la Ligue, parce qu'il était blanc ; mais en même temps il ne s'est jamais senti dans la position de l'intellectuel blanc donnant des conseils aux ouvriers noirs pour l'organisation d'un mouvement révolutionnaire noir, ne serait-ce que parce que les fondateurs de la Ligue avaient les idées claires sur ce qu'ils voulaient faire.

Son livre comporte des chapitres purement historiques, dans lesquels il décrit le contexte dans lequel la Ligue s'est formée, et des chapitres plutôt théoriques, où il s'interroge sur les modèles de stratification sociale et raciale qui permettent de rendre compte de la réalité sociale des ouvriers noirs dans l'industrie américaine. Son intérêt pour cette question le pousse à accorder beaucoup de place à la description de l'idéologie de la Ligue, et aux contradictions ou aux tensions internes qu'il y percevait. Selon lui, ces contradictions internes ont affaibli la stratégie de la Ligue et sont l'une des principales causes de sa disparition, sans minimiser la forte hostilité des patrons de l'industrie automobile, de la direction des syndicats, et de la police de Détroit.

Modèles d'interprétation du racisme.

Dans un premier chapitre, Geschwender dresse une sorte de bilan des différents modèles d'interprétation de la question raciale aux États-Unis. La notion de «race» elle-même fait évidemment partie du problème, puisqu'elle suppose que l'on rapporte les caractéristiques de certains groupes sociaux à des déterminants biologiques, ce qui n'est souvent rien d'autre qu'une façon de donner un vernis «objectif» à des formes d'exploitation. Il ne paraît pourtant pas possible de décrire la situation des ouvriers de l'industrie automobile dans les années 60 en faisant abstraction de la question «raciale», parce que cette dimension est devenue un déterminant de la stratification sociale.

Geschwender remarque que les sociologues qui se sont penchés sur ces questions se sont surtout intéressés aux *relations* entre les différents groupes identifiés comme des groupes raciaux, mais pas vraiment à la question de la *stratification* raciale, c'est-à-dire à la question de savoir comment la distribution inégale du pouvoir dans la société en vient à recouvrir en partie la division de la société

en groupes identifiés comme des groupes raciaux.

Cela dit, il distingue quatre modèles d'interprétation de la question raciale.

- Le premier, le modèle *assimilationniste*, admet qu'il existe des minorités raciales discriminées, mais considère que ces groupes finissent par être intégrés grâce aux efforts individuels déployés par leurs membres pour s'assimiler les normes et les valeurs nationales. Selon ce modèle, les individus appartenant à ces minorités sont responsables de leurs problèmes et de leur non-intégration. Comme le remarque fortement Geschwender, cette analyse pose un gros problème : elle passe totalement sous silence la réalité de l'exploitation. Or, on ne peut ignorer deux éléments décisifs : 1) les ouvriers noirs américains descendent d'esclaves importés aux États-Unis pour répondre à un besoin de main-d'œuvre docile et bon marché dans les plantations de coton ; 2) les industriels de l'automobile ont consciemment exploité les divisions raciales pour lutter contre la pénétration des syndicats dans leurs usines (voir plus loin dans cet article).

- La même critique peut être adressée au second modèle, qui voit dans les *préjugés* des Blancs l'unique source du racisme. Ce genre d'analyses ne blâme pas les membres des minorités raciales pour leur mauvaise volonté à s'intégrer, mais continue à faire du racisme un problème fondamentalement individuel : on incrimine les représentations erronées qui sont dans la tête des gens, et la lutte contre le racisme serait donc avant tout un problème d'éducation. Là encore, même s'il n'est jamais inutile de lutter contre les préjugés, ces analyses négligent totalement la fonction du racisme dans la stratification sociale.

Le troisième modèle considère que *l'exploitation capitaliste* serait le principal problème. En effet, le système capitaliste ne peut fonctionner que sur la base de la prolétarianisation de certaines catégories de population. L'importation d'une main-d'œuvre immigrée permet de créer une catégorie de prolétaires qui ne peuvent plus compter sur des formes de solidarité traditionnelles pour se défendre (avantage évident dans le cas des Africains importés comme esclaves dans les plantations du Sud). Cela permet aussi de créer des divisions entre «immigrés» et «nationaux», ou entre différents groupes d'immigrés, pour s'assurer d'une force de travail docile. Ce modèle rend compte d'une bonne partie de la réalité du racisme dans les pays capitalistes.

- Le quatrième modèle est celui de la *colonie intérieure* et il s'inspire des analyses développées par le Parti communiste, dès la fin des années 20, sur la question noire aux États-Unis. Il était fondé avant tout sur l'analyse de la situation des travailleurs noirs dans les plantations du Sud, situation qui partageait certains traits communs avec ceux des travailleurs indigènes dans les colonies : concentration dans un territoire étendu, dépendance à l'égard de capitalistes blancs, expérience commune de l'oppression. Ce modèle met en valeur la force du sentiment d'appartenance à un peuple opprimé dont la culture a été niée. Il permet également de comprendre le rôle de la stratification sociale à l'intérieur de la communauté opprimée, avec l'apparition d'une classe moyenne dont le rôle dans le maintien de l'oppression est analogue à celui des élites indigènes dans les colonies soumises au régime de *V«indirect rule»* (gouvernement indirect) : plutôt que d'installer une administration coloniale, le pays colonisateur s'efforçait d'acheter ou de faire émerger des élites locales qui maintenaient l'ordre au moindre coût pour le pays colonisateur et sa loyauté était garantie par différents privilèges.

D'après Geschwender, la Ligue des ouvriers noirs révolutionnaires s'est principalement inspirée des deux derniers modèles d'analyse de la stratification raciale pour mener ses combats. L'auteur considère cependant que le lien entre ces deux types d'analyse n'a jamais vraiment été établi, ce qui expliquerait certaines tensions internes à l'idéologie de la Ligue.

Les ouvriers noirs dans l'industrie automobile.

Après ce chapitre plutôt théorique, Geschwender situe le contexte historique dans lequel est née la Ligue des ouvriers noirs révolutionnaires. Il décrit en particulier la situation des ouvriers noirs dans l'industrie automobile à Détroit, en rappelant un certain nombre de faits essentiels, sur

lesquels je m'attarderai un peu parce qu'ils me paraissent nécessaires pour comprendre l'émergence de la Ligue en 1968. Ils donnent des éléments pour comprendre l'histoire des ouvriers noirs des usines automobiles de Détroit.

L'industrialisation du Michigan commence avant la première guerre mondiale, mais au départ ce sont surtout des vagues d'immigrants européens qui fournissent les contingents d'ouvriers nécessaires, les Noirs étant principalement confinés dans les travaux de gardiennage. La première guerre mondiale provoque une forte augmentation de la demande pour la production de matériel de guerre (chars, etc.) en même temps qu'une partie de la main-d'œuvre se trouve mobilisée. Durant ces années s'effectue une importante migration de prolétaires noirs du Sud agricole et ségrégationniste vers les villes industrielles du Nord, et en particulier vers Détroit. En 1910, il y avait 569 ouvriers noirs dans l'industrie automobile à Détroit; en 1919, il y en a 11 000. Cela provoque une très importante 44 concentration géographique du prolétariat noir dans l'industrie lourde, dans les postes les moins qualifiés, les moins bien payés, les plus durs et les plus dangereux (en particulier dans les ateliers de fonderie, mais très rarement même sur les chaînes).

Durant cette période, Henry Ford a recours à une stratégie particulièrement retorse. Dans les années 20, l'usine Ford Rouge employait plus de travailleurs noirs, et à des postes un peu plus qualifiés, que les usines des autres grands constructeurs automobiles de Détroit (Chrysler, General Motors, etc.). Lors des grèves, les ouvriers noirs sont souvent utilisés comme briseurs de grèves, d'autant plus qu'ils n'ont pas le sentiment que leurs intérêts soient défendus par les syndicats, majoritairement blancs. Ford avait aussi pris soin d'embaucher des Noirs «loyaux» dans son service du personnel, département qui jouait aussi le rôle de service de sécurité maison. Et il finançait des pasteurs noirs qui remplissaient en échange la fonction de «recruteurs» chargés de sélectionner des ouvriers dociles auxquels on faisait comprendre que M. Ford n'aimait ni les syndicats ni les démocrates, et qu'il valait mieux avoir les mêmes opinions que lui pour garder son travail. Ford utilise ainsi consciemment les ouvriers noirs pour lutter contre l'organisation syndicale des travailleurs de ses usines et pour s'assurer une main-d'œuvre docile (la main-d'œuvre noire restant sous-employée, il est facile de remplacer un ouvrier récalcitrant par un autre ; d'autre part, la possibilité de remplacer un ouvrier blanc par un ouvrier noir est utilisée comme une menace pour ôter aux ouvriers blancs l'envie de se syndiquer).

Dans les années 30, l'United Automobile Workers (Syndicat des ouvriers de l'industrie automobile) mène une lutte très dure pour obtenir le droit de représenter les ouvriers dans les usines des principaux constructeurs automobiles. Un grand nombre de grèves sur le tas ont lieu dans les années 1936-1937. Les prolétaires noirs sont plutôt hostiles aux syndicats, perçus comme des groupements d'hommes blancs destinés à s'occuper des problèmes des Blancs. Ils sont sceptiques à l'égard des déclarations de principe des dirigeants syndicaux en faveur de l'égalité raciale. Des grèves comme celle de l'American Can à Toledo (grève dans un département où travaillent beaucoup de Noirs, qui sont tous licenciés après l'échec de la grève) renforcent l'idée que les travailleurs noirs n'ont rien à gagner à ces luttes. Peu d'ouvriers noirs participent donc aux grèves sur le tas des années 30, et les patrons essaient fréquemment de les utiliser comme briseurs de grève. Les syndicalistes sont conscients de cette situation et savent qu'ils ne pourront gagner la bataille du droit syndical avec l'hostilité des ouvriers noirs. On notera aussi le rôle important des militants du Parti communiste dans la lutte pour le droit syndical, et l'intérêt tout particulier du PC pour les militants noirs.

Ce n'est qu'en 1941 que l'UAW finit par pénétrer dans les usines Ford, au terme d'une lutte violente : une grève spontanée éclate pour réclamer le 45 droit syndical ; des ouvriers noirs balayent les piquets de grève ; et des représentants nationaux de la communauté noire viennent à Détroit négocier avec l'UAW. Finalement, Henry Ford est contraint d'accepter l'UAW dans ses usines, mais cela n'a aucune conséquence sensible sur les conditions de travail des ouvriers noirs jusqu'à l'entrée en guerre des États-Unis. En fait, bien que l'UAW défende officiellement les luttes pour l'égalité

raciale, en particulier dans ses résolutions nationales, ses pratiques au niveau local sont plus ambiguës. Ainsi la ségrégation sera appliquée dans l'union locale d'Atlanta jusqu'en 1962, bien que cela fût en contradiction avec la ligne nationale. Et malgré les beaux discours syndicaux, les ouvriers noirs de l'industrie automobile continuent à être employés aux postes les moins qualifiés, les moins bien payés, les plus durs et les plus dangereux. En même temps, l'union locale de l'usine Ford Rouge devient la plus grande union locale du monde et celle qui comporte la plus forte proportion de travailleurs noirs.

L'entrée en guerre des États-Unis dans la seconde guerre mondiale provoque à nouveau des transformations et des luttes. Un certain nombre de femmes noires sont embauchées dans les usines. Les ouvriers noirs sont obligés de se battre pour obtenir des postes conformes à leur ancienneté dans les usines de guerre. Des grèves sauvages éclatent dans plusieurs usines quand des ouvriers noirs sont promus dans des départements jusqu'alors entièrement blancs, la direction nationale de l'UAW étant souvent obligée d'intervenir pour contraindre les ouvriers blancs à reprendre le travail sous peine de licenciements. Des événements du même genre ont lieu jusqu'à la fin des années 40.

On peut citer ici le témoignage de Jordan Sims, qui raconte les conditions d'embauche en 1948 : *«Quand je suis arrivée à Eldon (l'une des usines de Chrysler), on m'a fait comprendre la chance que j'avais. Quelques décennies plus tôt un Noir n'aurait jamais été considéré comme assez qualifié pour travailler sur des machines dans un endroit aussi sophistiqué que Chrysler, parce que, selon eux, un Noir n'avait pas les capacités intellectuelles pour effectuer de telles tâches (...). Ils m'ont dit que j'avais une sacrée chance. Ils ne m'envoyaient pas au Département 25, dans le service du gardiennage ou ce genre de choses. Ils allaient me faire bosser sur une machine, à cause de mes capacités exceptionnelles. N'est-ce pas dingue qu'à cause de cette bon dieu d'usine tu doives avoir fait tout ça simplement pour devenir conducteur de machine - et que les ouvriers blancs pauvres aient ce genre d'idées dans la tête ? Le type m'a dit que c'était le maximum de ce qu'un Noir pouvait espérer dans l'industrie. On ne parlait même pas de travail qualifié, juste de travailler sur une machine... à la limite, une machine simple qui ne fait qu'une seule opération, mais une machine qui fait plusieurs opérations - alors là, il fallait carrément être un génie.»*

Je n'ai pas la place de détailler l'historique des relations raciales à Détroit en dehors des conditions propres aux usines. Je rappellerai simplement que, depuis le dix-neuvième siècle, l'histoire de la ville a été marquée par de nombreuses luttes (pour le droit de vote, pour le droit à l'éducation), les discriminations systématiques (les accidents violents relatifs à la ségrégation dans le logement augmentent des années 30 aux années 60), la violence (avec plusieurs pogroms contre la population noire, des violences policières, et une forte présence du Ku Klux Klan, qui avait 200 000 membres dans le Michigan en 1936 et est crédité d'au moins 50 meurtres de Noirs dans ce même État entre 1933 et 1936). Les années 1964-1967 sont une période d'émeutes « raciales » dans tous les États-Unis. L'émeute de Détroit en juillet 1967 (qui n'opposa pas la communauté noire à la communauté blanche, mais à la police - certes majoritairement blanche) fut l'une des plus violentes et des plus meurtrières, avec 43 morts (9 Blancs, 34 Noirs) et de très nombreuses destructions. Elle ne laissa pas seulement un sentiment de tristesse et de colère, mais aussi une certaine fierté parce que la population noire avait répondu aux attaques de la police, et inventé de nouvelles formes d'action et d'organisation pour lutter contre une oppression qui n'avait pas cessé.

Vie et mort de la Ligue des ouvriers noirs révolutionnaires.

Le 2 mai 1968, une grève sauvage éclate à l'usine Dodge Main (une usine Chrysler) pour protester contre l'augmentation des cadences sur les chaînes de montage. La grève est déclenchée par un petit groupe de femmes polonaises qui décident spontanément de quitter le travail. La grève est interracial, mais la répression touche plus fortement les ouvriers noirs : sur sept ouvriers licenciés, seuls deux ne sont pas réintégrés, et ils sont tous deux noirs.

Un groupe de militants ouvriers noirs décide alors de créer une organisation autonome pour lutter contre l'oppression des travailleurs noirs. C'est la naissance du Dodge Revolutionary Union Movement (Mouvement syndical révolutionnaire de Dodge) dont l'acronyme DRUM («tambour») explique les tambours qui décorent le bulletin hebdomadaire que crée immédiatement l'organisation. Cette publication dénonce la surexploitation des ouvriers noirs et met directement en cause les bureaucrates de l'UAW. Quelques semaines après sa naissance, DRUM organise un boycott très suivi contre plusieurs bars aux pratiques racistes autour de l'usine, puis une grève de trois jours dont les piquets de grève laissent passer les ouvriers blancs tout en faisant pression sur les ouvriers noirs pour qu'ils restent à l'extérieur. La grève est considérée comme un succès, non en termes de satisfaction des revendications, mais en termes d'éducation politique et de développement de la solidarité noire.

Deux autres syndicats révolutionnaires voient rapidement le jour : Ford Revolutionary Union Movement (FRUM) et Eldon Avenue Revolutionary Union Movement (ELRUM) - l'usine d'Eldon Avenue étant particulièrement stratégique puisqu'il s'agit de l'unique usine de fabrication d'essieux et de boîtes de vitesses de l'empire Chrysler : bloquer sa production équivaut à bloquer toute la chaîne de production. Une grève sauvage est organisée par ELRUM à l'usine d'Eldon Avenue en janvier 1969 : la production est totalement arrêtée, vingt-six ouvriers seront licenciés. Le groupe de militants investis dans ces mouvements ressent bientôt la nécessité d'une organisation qui pourrait coordonner les actions dans les différentes usines.

En juin 1969, la Ligue des ouvriers noirs révolutionnaires est créée. Elle poursuit la stratégie de confrontation avec la direction des usines et avec l'UAW. Au printemps 1970 plusieurs grèves sauvages sont menées dans l'usine d'Eldon Avenue sur les conditions de sécurité, particulièrement mauvaises. En mai 1970, un ouvrier de 22 ans est écrasé par un chariot chargé d'une tonne et demie de métal ; l'enquête interne révèle de graves manquements dans l'entretien du matériel ; ELRUM déclenche une grève sauvage. D'autres syndicats révolutionnaires sont créés, en particulier dans les secteurs de la santé et chez les travailleurs des journaux, ainsi que dans l'industrie sidérurgique en dehors de Détroit. La Ligue n'organise pas seulement des manifestations, des boycotts et des grèves, elle présente aussi des candidats à plusieurs élections syndicales, ce qui permet de mettre en évidence l'hostilité de l'UAW à l'égard de cette organisation autonome qui demande des comptes à la bureaucratie syndicale au nom des ouvriers noirs.

Qui sont les fondateurs de la Ligue des ouvriers noirs révolutionnaires ? Son comité exécutif comprend sept militants : General Baker Junior, Luke Tripp, John Watson, John Williams, Ken Cockrel, Mike Hamlin et Chuck Wooten.

Tous sont issus de familles ouvrières ou prolétaires. Plusieurs sont nés dans des Etats du Sud des Etats-Unis. Une partie d'entre eux travaillent en usine, l'un d'entre eux est conducteur de camions. Ken Cockrel, qui s'était engagé dans l'armée sans avoir terminé ses études au lycée, a bénéficié d'un programme spécial pour reprendre des études au niveau universitaire ; il devient avocat et défendra de nombreux militants dans des procès. Les quatre premiers se connaissent depuis longtemps : ils ont milité dans différentes organisations liées au mouvement des droits civiques ; ils ont suivi ensemble un séminaire de Martin Glaberman¹ sur *le Capital* à WayneState University. General Baker fut l'un des premiers à refuser la conscription pour aller combattre au Vietnam.

Selon Geschwender, plusieurs membres du comité exécutif entretenaient des contacts avec l'université, ce qui explique en partie la façon dont ils analysent les conditions d'exploitation des ouvriers noirs. Car si ces derniers subissent directement l'oppression raciale (ils savent que les

¹ Un de ses derniers ouvrages, coécrit avec Seymour Faber, *Le salariat (travailler pour la paie), les racines de la révolte*, a été traduit dans *Echanges* (<http://www.mondialisme.org/spip.php?rubrique26/>) avant d'être publié aux éditions Acratie. On trouvera sur le Net une brève notice biographique sur Martin Glaberman (<http://www.mondialisme.org/spip.php?article1486>) et de nombreux articles (en anglais) : <https://www.marxists.org/archive/glaberman/>

ouvriers blancs bénéficient de différents privilèges, en termes de poste de travail, et donc de conditions de sécurité, de rémunération, d'avancement, etc.), ils n'ont pas nécessairement une perception aussi claire de l'oppression de classe (qui est justement masquée par les divisions raciales), ce qui les rend plus sensibles au discours des nationalistes noirs qu'à un discours mettant l'accent sur leur appartenance à une classe exploitée par le Capital. Par contre, la plupart des membres du Comité exécutif de la Ligue connaissent les analyses marxistes, ce qui ne les empêche pas d'éprouver une certaine sympathie pour des mouvements noirs nationalistes, comme les Black Panthers. Pour l'auteur, la difficulté d'articuler ces deux dimensions a finalement conduit à la dissolution de la Ligue. En tout cas, cette organisation ne partage pas l'enthousiasme des Black Panthers pour les révoltes des jeunes Noirs appartenant au sous- prolétariat urbain. Pour la Ligue, s'enthousiasmer pour de tels mouvements, c'est commettre une erreur tactique fondamentale, car les prolétaires noirs n'ont de pouvoir que dans l'usine, sur le lieu de la production : dans certaines usines de production automobile, 70 pour cent de la main- d'œuvre est noire, et ces entreprises sont situées au cœur du capitalisme américain. Le pouvoir d'arrêter la production représente une arme de première importance dans la lutte. De plus, la concentration de 10 000 ouvriers noirs travaillant au même endroit et partageant les mêmes griefs et les mêmes problèmes quotidiens leur donne une force considérable susceptible d'être mobilisée de manière efficace et durable.

C'est sur cette base d'analyse que la Ligue se constitue. Elle se définit comme une organisation marxiste-léniniste, mais son idéologie incorpore des éléments nationalistes. La Ligue veut constituer une organisation révolutionnaire d'ouvriers noirs dans le but de liquider le racisme, le capitalisme et l'impérialisme. Ces différents problèmes sont vus comme organiquement liés, car si la classe capitaliste blanche possède les moyens de production, la plupart des Blancs et à peu près tous les Noirs doivent vendre leur force de travail pour vivre. Mais les ouvriers blancs profitent de certains privilèges liés à la couleur de leur peau, ce qui fait qu'ils ont intérêt au *statu quo*.

Dans leur très grande majorité, les ouvriers noirs sont les descendants d'esclaves ayant travaillé dans les plantations du Sud des Etats-Unis. Le statut d'esclave ayant été exclusivement réservé aux Noirs, les questions de classe et de race se sont trouvées mêlées, puisqu'une forme d'oppression économique en venait ainsi à pouvoir être identifiée directement par la 49 couleur de la peau (Geschwender note d'ailleurs que c'est l'une des raisons qui ont pesé dans le choix d'esclavagiser les Africains : la couleur de leur peau permettait de les repérer facilement s'ils s'enfuyaient). La fin de l'esclavage n'a pas mis fin à la prolétarianisation des Noirs en Amérique, puisqu'ils restent concentrés dans les secteurs les plus durs de l'industrie lourde.

On a vu comment, dans l'industrie automobile en particulier, les divisions raciales ont été consciemment utilisées pour discipliner la force de travail. Mais pour la Ligue, cette concentration dans l'industrie lourde offre aussi des possibilités d'action particulièrement efficaces, car la lutte contre des conditions de travail très éprouvantes pourrait se transformer en une lutte pour le contrôle du processus de production, à condition de convaincre les ouvriers qu'on ne peut pas contrôler les conditions de travail sans contrôler les moyens de production. Cette tâche d'éducation politique était au cœur du projet de la Ligue.

Geschwender qualifie l'idéologie de la Ligue de «synchrétiste», et il insiste sur le fait que les ambiguïtés et les contradictions internes sur la question du nationalisme noir ont considérablement affaibli le groupe et ont finalement conduit à sa dissolution. En juin 1971, John Watson, Ken Cockrel et Mike Hamlin démissionnent pour rejoindre une autre organisation marxiste-léniniste noire : le Black Workers Congress. Les dissensions internes portaient en particulier sur la tolérance à l'égard des tendances les plus réactionnaires du nationalisme noir, sur la nécessité d'un programme sérieux d'éducation politique des militants, sur la question de la coopération avec des militants radicaux blancs. Mais il semble qu'une autre ligne de fracture, non mentionnée par Geschwender, concernait le fait de privilégier ou non les actions concernant les conditions de travail à l'usine (voir ci-dessous). En tout cas, la fin de la Ligue n'a pas signifié la fin du militantisme des ouvriers noirs à Détroit.

Geschwender mentionne plusieurs actions menées par des ouvriers noirs durant l'année 1973 autour de graves problèmes de sécurité dans les usines Chrysler. Certaines de ces actions sont lancées par des militants noirs qui développent un discours clairement socialiste, mais sur des questions concrètes liées aux conditions de travail dans l'usine la participation des ouvriers blancs concernés ne semble pas poser de problème.

Dans son chapitre de conclusion, Geschwender se pose la question de savoir comment articuler les analyses en termes d'exploitation capitaliste et les analyses en termes d'oppression raciale pour en faire des instruments de lutte contre toutes les formes d'exploitation.

La lecture du livre *Détroit : pas d'accord pour crever (Une révolution urbaine)* de Dan Georgakas et Marvin Surkin (traduction française par Laure Mistral, Agone, 2015) donne une perspective un peu différente sur l'histoire de la Ligue des ouvriers noirs révolutionnaires.

Ce livre, qui met l'accent sur l'histoire culturelle, parle beaucoup moins de la situation des ouvriers noirs dans les usines automobiles de Détroit. On n'y trouvera que peu d'informations sur la stratification raciale dans les usines ou sur l'histoire des relations entre les ouvriers noirs et les syndicats. De ce point de vue, le livre de Geschwender est beaucoup plus riche. Par contre, l'ouvrage de Georgakas et Surkin donne des détails utiles sur la façon dont la Ligue était perçue par certains ouvriers blancs militants, par des militants noirs plus âgés et par les ouvrières noires.

Un témoignage particulièrement intéressant est celui de l'ouvrier blanc John Taylor, tourneur fraiseur à l'usine Chrysler d'Eldon Avenue, qui décrit longuement ses relations avec les membres de la Ligue, avec lesquels il a collaboré de manière répétée entre 1968 et 1971.

Parlant des débuts d'ELRUM, il dit : *« Je les ai découverts quand ils ont commencé à sortir leurs tracts. La réaction a été immédiate : 50 % de positif et 50 % de négatif. Les réponses négatives venaient des ouvriers noirs plus vieux et bien sûr des blancs, surtout parce que le langage d'Elrum était raide. »* Il raconte que le militant noir plus âgé Jordan Sims, que ceux de la Ligue considèrent comme un réformiste mou, défendait les actions d'ELRUM : *« Sims expliquait que leur langage avait beau être choquant, ce qu'ils disaient, c'était la vérité. »* Pourtant lorsqu'il se présente à une élection syndicale en 1971, Sims refuse le soutien d'ELRUM car il pense que ce soutien lui aliénerait une partie du vote noir (c'est d'ailleurs ce qui se passe : ELRUM l'ayant soutenu contre sa volonté, il perd l'élection).

Mais John Taylor montre aussi des côtés nettement déplaisants de la « manière forte » d'ELRUM : *« Ce qui a vraiment arrêté les gens, c'est un tract qu'ils ont sorti sur les secrétaires du syndicat. Dans le bureau il y avait un vieux retraité du nom de Butch et plusieurs secrétaires blanches. Elrum a sorti un tract racontant que ces femmes se prostituaient pour Elroy Richardson, le président noir de la section locale. Ils répandaient toutes sortes de rumeurs immondes que les gens n'ont pas pu supporter. On connaissait ces femmes et on ne les percevait pas de cette façon. Les gens ont vraiment été dégoûtés par ça. »*

Une autre anecdote significative concerne la perception que certaines ouvrières noires avaient des membres d'ELRUM : *« Ce qui est intéressant, c'est que la plupart des gens qui comptaient les votes [lors de l'élection syndicale mentionnée ci-dessus] étaient des femmes noires d'un certain âge, et elles avaient physiquement peur des gens d'Elrum. Elles croyaient qu'ils avaient des revolvers et qu'ils allaient devenir fous furieux. On ne peut pas avoir des gens dans une usine qui ont peur de vous comme ça. »* Georgakas et Surkin notent d'ailleurs que la Ligue ne réussit pas vraiment à s'adresser aux ouvrières noires, alors même que dans l'usine d'Eldon Avenue les problèmes ne manquaient pas : avances sexuelles constantes de la part des contremaîtres, problèmes de santé (deux ouvrières meurent à l'usine pendant la période d'activité d'ELRUM). Les bulletins s'adressent parfois rhétoriquement aux « sœurs » noires, mais aucun programme concret d'action contre les discriminations spécifiques qui s'exercent à l'égard des femmes n'est élaboré.

Le livre de Georgakas et Surkin présente aussi un tableau un peu différent des contradictions internes qui ont fait exploser la Ligue, du moins au niveau du Comité exécutif (il est difficile de se

rendre compte de la pertinence de ces oppositions pour les militants de la base).

On comprend que les positions des membres du comité exécutif formaient un spectre, avec Watson, Cockrell et Hamlin à l'une des extrémités, et General Baker (l'«âme de DRUM» selon Georgakas et Surkin) et Chuck Wooten à l'autre.

Le premier groupe, dont les analyses marxistes semblent plus élaborées, ne paraît pas avoir eu beaucoup de contacts avec les ouvriers d'usine. Ses membres se lancent rapidement dans des entreprises d'envergure nationale qui les éloignent des militants de base. Ils cherchent à collaborer avec des militants blancs de la gauche radicale. Les membres du second groupe leur reprochent d'être élitistes et de ne pas se concentrer sur la mobilisation des ouvriers d'usine.

Le second groupe, dont apparemment les membres travaillent eux-mêmes en usine (bien que ce point important ne soit clairement abordé ni dans le livre de Geschwender ni dans celui-ci), considèrent que la tâche première de la Ligue est d'organiser des noyaux de militants dans toutes les usines et pas d'animer des clubs de lecture pour sympathisants de la gauche radicale. Les membres du premier groupe leur reprochent une trop grande tolérance à l'égard d'un nationalisme noir réactionnaire, et un manque d'effort pour éduquer politiquement les militants qu'ils recrutent.

Visiblement, les membres de la Ligue dont Geschwender était proche appartenaient plutôt au premier groupe, ce qui explique sans doute qu'il ne mentionne même pas cette polarisation sur la question de l'organisation des ouvriers d'usine (il aborde par contre largement le problème du nationalisme), qui semble pourtant jouer un rôle important dans la rupture finale.

Après la lecture de ces deux livres, on a le sentiment qu'il manque une histoire complète de la Ligue des ouvriers noirs révolutionnaires, car certaines questions restent relativement obscures (parmi les membres du Comité exécutif, qui travaillait en usine ? les désaccords idéologiques correspondent-ils à la ligne de séparation entre ceux qui travaillaient en usine et ceux qui n'y travaillaient pas ? quel était le profil des militants de base ? combien étaient-ils ? que faisaient-ils exactement dans 52 l'organisation ?). S'il existe d'autres témoignages aussi détaillés que celui de John Taylor, mais écrits par des membres directs de la Ligue, ils permettraient sans doute de se faire une meilleure idée de ce qui se passait dans les usines, au-delà des affrontements rhétoriques des uns et des autres.

Camille Estienne, *Ni patrie ni frontières*, n° 58/59, avril 2017