

La lutte pour la liberté de parole à Spokane

Le rapide développement industriel des États-Unis a été le thème inépuisable d'écrivains nombreux. On a beaucoup parlé du machinisme extraordinairement développé, des trusts, des multimillionnaires, de la misère effrayante, des essaims d'immigrants accourant de tous les points de la terre vers ce pays fabuleux des hauts salaires, des trous d'enfer du trust de l'acier, des mines meurtrières, de l'esclavage des enfants dans le textile, etc., etc. Mais les auteurs de ces études n'ont, en général, observé et décrit que les districts industriels de l'Est des États-Unis et du Canada.

L'énorme territoire qui s'étend du Mississippi à l'Océan Pacifique et du Nord du Mexique à l'Alaska — sur une étendue d'environ 4.000 kilomètres de largeur contre 5.600 kilomètres de longueur — presque exclusivement consacré à la production de matières premières ou demi-manufacturées a été le plus souvent négligé. Même dans la partie orientale des États-Unis, cette région est habituellement désignée sommairement comme l'« Out West » (l'Ouest Sauvage), et bien qu'on sache qu'il y a là d'énormes champs de blé, des mines d'or, des forêts, la conception qu'on se fait en général de l'Ouest est celle d'une contrée décidément romantique, conception formée par la lecture des légendes émouvantes de l'Ouest.

Le but de cette étude est de décrire très brièvement le

caractère général des industries de l'Ouest, de noter leur développement et, en particulier, deux institutions auxquelles elles ont donné naissance : « l'ouvrier flottant » et le bureau de placement, et de montrer les relations « amicales » existant entre les deux. En d'autres termes, de tracer une esquisse des causes qui ont conduit à la lutte pour la liberté de parole à Spokane, Wash (1909-1910), ainsi que du caractère des hommes qui ont lutté, avec un bref récit de la bataille elle-même. Par là, on verra ce que sont, en fait, la liberté et la prospérité tant vantées des Etats-Unis.

L'OUEST D'AUTREFOIS ET LE NOUVEAU

Dans les souvenirs des hommes qui approchent de l'âge mûr, l'Ouest apparaît comme un désert à peu près inconnu d'âpres montagnes et de vastes prairies, peuplé d'Indiens et d'animaux sauvages, contre lesquels les rares gardeurs de troupeaux mènent un incessant et périlleux combat.

Pour traverser cette large étendue, il fallait faire un voyage dangereux et pénible qui durait plusieurs mois et l'immigrant devait s'estimer heureux quand il arrivait au port, exposé qu'il était soit à mourir de privations, soit à être tué par les Indiens. Mais, aujourd'hui, tout est changé. Ce pays a été touché par la baguette magique du capitalisme.

Au milieu des plaines et au pied des montagnes, d'énormes villes ont été bâties; des trains luxueux suivent les routes tracées par les vieux immigrants; les prairies sont des champs mouvants de blé ou de maïs, les déserts, de riches vergers, les montagnes renvoient l'écho des cartouches de dynamite des mineurs; les Indiens sont devenus les uns des fermiers, les autres étudient dans les Universités de l'Est; les grands troupeaux de buffles, d'élans et autres animaux sauvages ne sont plus qu'un souvenir : en un mot, l'« Old West » (le Vieil Ouest) est devenu civilisé. Et ce n'est pas fini. La transformation fiévreuse continue à une allure à peine ralentie.

Le plus bref récit des étapes de ces métamorphoses constituerait un véritable conte de fées.

La découverte de l'or en Californie, en 1849, attira pour

la première fois l'attention sur l'Ouest. La cessation de la guerre civile en 1865 et la construction du « Transcontinental Union Pacific railroad » peu de temps après rendirent possible la conquête de cette terre promise. Un véritable flot d'immigration se déversa sur le « Golden West » (l'Ouest doré) et, en quelques années, l'aspect du pays était entièrement changé. En même temps que de vastes étendues de terre étaient défrichées et cultivées, d'énormes villes surgissaient. Durant les années 80 et 90, de nouvelles découvertes étaient faites, sur le flanc des Montagnes Rocheuses, de vastes dépôts d'or, d'argent, de cuivre, de plomb, de fer, de charbon, etc., et les fameux camps miniers s'édifiaient rapidement. Une impulsion nouvelle était donnée au développement déjà si rapide de ce pays. La demande anormale de l'Est pour le bois de construction et les méthodes extravagantes de déboisement épuisèrent rapidement les riches forêts des Etats de Wisconsin, Michigan et Minnesota qu'on considérait, il y a vingt-cinq ans, comme inépuisables, et les bûcherons durent se transporter dans les merveilleuses forêts de la côte du Pacifique qu'ils sont en train de détruire avec une insouciance qu'on ne peut s'imaginer.

La découverte de l'or dans l'Alaska, du pétrole en Californie et au Texas, l'industrie naissante de la pêche du saumon sur la côte du Pacifique, les travaux du percement de l'isthme de Panama, l'irrigation de plusieurs millions d'hectares de terres désertes valant cinquante centimes l'acre et qui, aujourd'hui, comme terrains fruitiers, valent de 1.000 à 9.000 francs l'acre, la découverte de procédés de culture permettant de transformer en terres fertiles des millions d'hectares à demi-déserts, la croissance de l'industrie du fruit en Californie ont donné un élan à la mise en valeur de cette région, que je ne puis que noter en passant.

Pour répondre à la demande de moyens de transport, les chemins de fer se sont étendus partout et là où, il y a trente-cinq ans, la construction du premier chemin de fer transcontinental était considérée comme une folie, une douzaine de lignes traversent aujourd'hui la contrée, sans compter le réseau parfait des lignes secondaires.

Les villes se développent au delà de toute imagination. San-Francisco en offre un exemple saisissant. Il y a cinq ans, elle

subit, par le tremblement de terre et l'incendie; une perte de un milliard et demi. Aujourd'hui, c'est une ville plus belle qu'avant le désastre et vingt-cinq pour cent plus grande.

Seattle est un autre exemple. Insignifiante il y a seulement quinze ans, c'est aujourd'hui une grande ville de 300.000 habitants, et sa population augmente de 40.000 chaque année. C'est là l'histoire d'à peu près toutes les villes de l'Ouest.

Durant ce développement prodigieux, beaucoup d'ouvriers, par suite de quelque heureuse circonstance, sont devenus ou aisés, ou même immensément riches. Mais la grande masse de la population, accrue sans cesse des excédents de populations des cités surpeuplées de l'Est — est restée composée de simples salariés. Jusqu'ici le développement de la région avait largement dépendu de l'effort individuel mais, pendant les cinq dernières années, les trusts se sont emparés de ce qui restait de richesses naturelles aux Etats-Unis et au Canada, et la possibilité pour l'ouvrier de changer de condition a finalement disparu.

L'OUVRIER « FLOTTANT »

La nature des principales industries de l'Ouest est telle qu'elle oblige les ouvriers à se déplacer continuellement. D'abord, elles sont presque toutes saisonnières, à cause de la rigueur de l'hiver durant lequel les ouvriers sont forcés de se réfugier dans les villes où ils restent jusqu'au printemps. En second lieu, beaucoup sont de nature transitoire. Une ligne de chemin de fer doit être construite ici, une ville là; la moisson doit être faite ailleurs et un projet d'irrigation doit être exécuté dans un autre Etat. Des masses d'hommes de toutes sortes se transportent dans ces régions, et quand le travail est fini, ils doivent se diriger vers d'autres parties du pays où leurs services peuvent être demandés. Ces travailleurs, obligés de voyager sans cesse, sont appelés *flottants*, et on les trouve, en plus ou moins grand nombre, dans toutes les industries de l'Ouest. Ce sont eux qui ont métamorphosé l'Ouest.

Dans quelques industries qui exigent des aptitudes techniques particulières — par exemple, le bâtiment, les mines, etc.

— l'ouvrier flottant ne cherche d'emploi que dans son propre métier. Mais l'ouvrier flottant véritable ne connaît de frontières ni industrielles ni géographiques. Il flotte dans toutes les industries et dans toutes les villes. Dans le cours d'un été, il peut être successivement mineur, bûcheron, charretier, terrassier, pêcheur, moissonneur, etc., et voyager dans une région qui s'étend du canal de Panama à l'Alaska. Il est de tous les métiers et de toutes les villes. C'est le type d'ouvrier qui domine maintenant dans l'Ouest : il a remplacé le romantique « cowboy » (gardeur de troupeaux) d'il y a vingt-cinq ans. Il a une individualité bien caractérisée. Il est de presque toutes les races et de toutes les nations. Il parle son propre argot. Il a un « honneur » spécial. Il est sans parents, car il y a longtemps qu'il a cessé de correspondre avec ceux qu'il peut avoir dans l'Est ou en Europe. Il n'a pas de foyer — en été, il dort au pied des meules ou dans l'indescriptible vermine qui pullule autour des campements de bûcherons, ou bien au long des routes. En hiver, il loge dans les plus misérables hôtels des villes, réussissant péniblement à se procurer une nourriture insuffisante, ou encore il passe l'hiver en prison. Dans les Etats de la côte du Pacifique, où on trouve le type le plus parfait du flottant, il porte sa maison avec lui, hiver comme été : une paire de couvertures, sans lesquelles il ne peut pas trouver de travail. Il n'a pas de famille — sa femme vit dans les quartiers de prostituées des villes de l'Ouest. Il n'a pas d'amis — seulement des camarades de hasard. Il est presque toujours sans argent — ses maigres salaires étant dépensés avec l'insouciance caractéristique de l'Ouest. Il n'a pas de religion, pas d'opinion politique, privé, par ses fréquents déplacements, du droit de vote. Il est méprisé par les fermiers et par les habitants des villes qui le considèrent comme un errant et un bon à rien. Il leur rend, du reste, leur mépris — et avec usure.

Ayant construit tous les chemins de fer d'Amérique, il estime qu'il a le droit d'en user librement. C'est pour lui une chose fort désagréable que de payer son ticket, et il ne le fait jamais que sous la plus grande contrainte. Il a réduit l'art de voyager sans billet à une science exacte. C'est un travailleur errant, insouciant, irresponsable, l'épine dorsale de l'industrie de l'Ouest en été, quand il travaille, et un problème

national en hiver, quand il est oisif. En hiver, des multitudes de ces ouvriers vivent dans les villes et leur vague conception de la notion capitaliste du tien et du mien rend difficile la protection des biens, si bien qu'il n'existe pas au monde de villes où les lois soient moins respectées.

Il est difficile de faire une estimation exacte du nombre de ces flottants. Pourtant, d'après le dernier recensement, ils seraient dix millions, en Amérique; dans l'Ouest seul, ils sont au moins au nombre de trois millions. Ces ouvriers, pressurés par leurs employeurs, sont victimes de nombreux abus. En dehors des longues journées d'un travail fatigant et souvent néfaste pour leur santé, pour de minimes salaires et de dégoûtantes conditions de vie, ils souffrent aussi de maux qui ne dépendent pas directement de leur travail. Un des plus terribles est le système déplorable de bureaux de placement privés qui existent dans tout l'Ouest.

Le besoin d'une organisation pour combattre ces maux se fait grandement sentir, mais, à l'exception de l'excellente organisation des mineurs et de quelques faibles syndicats de bûcherons, les ouvriers flottants véritables sont restés jusqu'à présent inorganisés. La « Fédération américaine du Travail », avec son programme réactionnaire et son organisation sectionnelle par métiers, a été incapable de les atteindre. Mais la nouvelle Union des « Travailleurs industriels du monde » (I. W. W.), avec son programme révolutionnaire et son organisation par industrie, rencontre auprès d'eux un meilleur accueil. Les flottants, méprisés, commencent à s'organiser et ils sont en train d'édifier l'aile occidentale de la seule Union « rouge » des Etats-Unis, — l'aile orientale étant formée par les esclaves étrangers des usines métallurgiques des Etats de l'Est.

A peine le noyau de cette organisation avait-il été formé, que le besoin de lutter se fit sentir. Trop faible encore pour combattre directement les exploités, il s'attaqua aux bureaux de placement. Ces bureaux de placement sont d'une telle nature qu'ils méritent une brève description.

LE BUREAU DE PLACEMENT

Dans certains quartiers de chaque ville de l'Ouest, on peut voir de nombreuses boutiques dont les devantures sont couvertes d'affiches énormes annonçant les genres de travaux — et les salaires — dans lesquels on peut trouver à s'employer. Ces boutiques, qui ne contiennent habituellement que quelques cartes et des bureaux pour les trois ou quatre employés, sont désignées comme « employment agencies » (bureaux de placement); leurs propriétaires comme placeurs — ou « shoaks » (requins) — et les quartiers dans lesquels on les trouve sont appelés « les marchés d'esclaves ». La clientèle de ces agences est composée d'« esclaves » ou de « flottants ». Leur fonction normale est de mettre en rapport le maître et l'esclave.

Une compagnie a-t-elle besoin de mille hommes pour construire une voie ferrée ? un nouveau camp de bûcherons, ou une scierie sont-ils projetés au loin, dans les montagnes ? des travaux d'irrigation vont-ils être entrepris, une mine ouverte, etc., etc. ? Les employeurs, qui se trouvent loin des centres où les ouvriers nécessaires à ces travaux peuvent être recrutés, envoient leurs ordres au placeur. Celui-ci les affiche dans ses bureaux et le « flottant » choisit l'emploi et la région qui lui conviennent le mieux.

Pour obtenir cet emploi, il doit payer au placeur un droit qui varie entre cinq et cinquante francs qui lui assure, le plus souvent, le voyage gratuit. Tant que le placeur se renferme dans cette fonction, il satisfait un besoin de l'industrie moderne et le travailleur se plaint à peine, un intermédiaire étant nécessaire entre le patron et lui. Quelquefois même, quand, pour une raison ou une autre, il désire changer de région, il profite du tarif très réduit dont bénéficient les constructeurs de voies ferrées et peut parcourir une distance de 2.500 milles, par exemple, pour 10 francs, en ayant soin de s'arrêter à quelque distance du chantier pour lequel il s'est embauché. Mais les bureaux de placement sont nombreux. A Spokane, ville de 125.000 habitants, il y en a 40, et très souvent, surtout en hiver, le travail est rare, les profits largement réduits et, les dépenses restant élevées, le « requin »

perd de l'argent. Il imagine alors divers moyens de dépouiller les ouvriers qui sont pauvres, ignorants, inorganisés et par suite incapables de s'opposer à ses duperies méthodiques.

Un de ces moyens consiste à agir de connivence avec les directeurs d'industries diverses de la région environnante. Le « requin » donne la moitié des droits qu'il exige des ouvriers aux directeurs et ceux-ci, en retour, provoquent des vacances que le placeur a à remplir. Les directeurs refusent d'embaucher tout ouvrier qui n'a pas passé par le bureau de placement et ceux qui viennent du bureau ne sont gardés qu'un jour ou deux, après quoi ils sont sommairement renvoyés. Il y a, de la sorte, parmi les ouvriers, un mouvement sans arrêt et sans fin, et c'est une chose bien connue que dans toutes les grandes entreprises de l'Ouest il y a trois équipes : celle qui travaille, celle qui va au travail et celle qui en revient.

Le travailleur qui est pris dans cet engrenage doit s'estimer heureux si on lui permet de travailler assez longtemps pour qu'il puisse retourner à la ville et payer le droit pour un nouvel emploi. Je connais des petites entreprises qui, par cette méthode, ont pu être exécutées sans qu'il en coûtât rien aux entrepreneurs. Le requin et son associé se chargent de l'exécution d'un travail, pas trop important, à exécuter dans la ville. Le requin engage les ouvriers moyennant un droit de 7 fr. 50 et au salaire journalier de 10 francs. L'associé, directeur de l'entreprise, renvoie les ouvriers à midi et prétend qu'il est obligé de suspendre les travaux. Les ouvriers ont travaillé 5 heures et reçoivent 5 francs. Comme ils ont payé au placeur 7 fr. 50, ils perdent 2 fr. 50 et leur temps. L'opération est répétée autant de fois qu'il est nécessaire jusqu'à ce que l'entreprise soit menée à bonne fin.

Au moyen d'un système semblable, James J. Still, le roi des chemins de fer, a réduit de moitié le coût de l'établissement du « Northern Pacific transcontinental Railroad ».

Toutefois, il faut dire que certains entrepreneurs et directeurs refusent d'avoir recours à de pareils procédés, mais ils ne sont malheureusement qu'une minorité.

Une autre méthode est la collusion du placeur et des directeurs de chemins de fer. Ceux-ci, moyennant le partage des bénéfices, délivrent au placeur autant de voyages gratuits qu'il

peut en désirer. Le placeur crée alors des emplois fictifs, à salaires élevés, qu'il annonce partout. Le *flottant* accourt, verse peut-être son dernier dollar et est dirigé vers une région éloignée où il cherche en vain le chantier merveilleux pour lequel il a été embauché. Si, au prix de mille efforts, il réussit à revenir à la ville d'où il est parti et va chez le « requin » protester contre ses ignominieux procédés, celui-ci, qui est toujours de mèche avec les municipalités corrompues, le fera arrêter comme vagabond; de ce fait, il sera condamné à deux mois de prison, d'où il sortira dans une condition encore pire qu'auparavant. Quelquefois, il arrive bien décidé à administrer une râclée au « requin », mais celui-ci, qui est ordinairement un colosse et toujours sérieusement armé, réussit à le chasser de son office.

Qu'on ne croie pas que c'est là une pratique rare. Elle est à ce point répandue que l'hiver dernier un navire de guerre de la marine américaine dut faire un voyage spécial de l'Alaska à Seattle pour ramener plusieurs centaines de ces victimes qui avaient été dirigées de Seattle vers des entreprises de travaux imaginaires dans l'Alaska. Ils étaient en train de mourir de faim, n'ayant pu trouver de travail, quand se produisit l'intervention du gouvernement.

Un autre procédé qu'emploie le « requin » pour voler les ouvriers est le suivant. Des ouvriers, travaillant dans une région très éloignée de la ville où il opère, reçoivent un salaire de 12 fr. 50, par exemple. Le « requin » offre à l'employeur une équipe qui se contentera de 11 fr. 25. Inutile de dire que le plus souvent l'employeur accepte et réduit les salaires. L'Union des I. W. W. a en sa possession plusieurs lettres de « requins » contenant des offres de ce genre. Il va de soi que le bureau de placement est un moyen commode de recruter des « scabs » (jaunes) durant les grèves.

Une autre source de profits pour le « requin » est la traite des blanches.

Tels sont quelques-uns des procédés qu'emploient les « requins » pour gagner *honnêtement* leur vie. Presque tous les ouvriers des industries de l'Ouest souffrent de cette institution, mais ceux qui sont le plus pressurés sont naturellement les *flottants* qui n'ont pas d'organisation pour résister à cette ignoble exploitation. Beaucoup de « requins » se sont enrichis

et possèdent des bureaux dans plusieurs villes. Leurs agences sont protégées par les municipalités, les compagnies de chemin de fer, les entrepreneurs de travaux publics et les grands employeurs de travail de toutes catégories qui trouvent en elles une aide appréciable pour maintenir les ouvriers dans la servitude.

Le premier effort sérieux contre les bureaux de placement a été fait par les victimes, elles-mêmes soutenues par leur organisation, les I. W. W. Comme la tactique suivie a été partout la même, dans tous les centres où l'organisation a réussi à s'implanter, le récit de la lutte menée à Spokane donnera une idée du plan de bataille général.

(A suivre.)

William Z. FOSTER.
