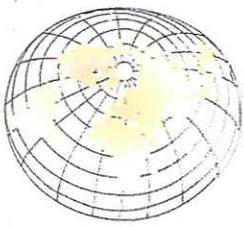


## **DOCUMENTS**

**MODULE N°1: TABLEAU DU MONDE EN 1913**

**SOUS-MODULE N°1: INDUSTRIALISATION ET RE-  
COMPOSITION GEOPOLITIQUE DU MONDE**

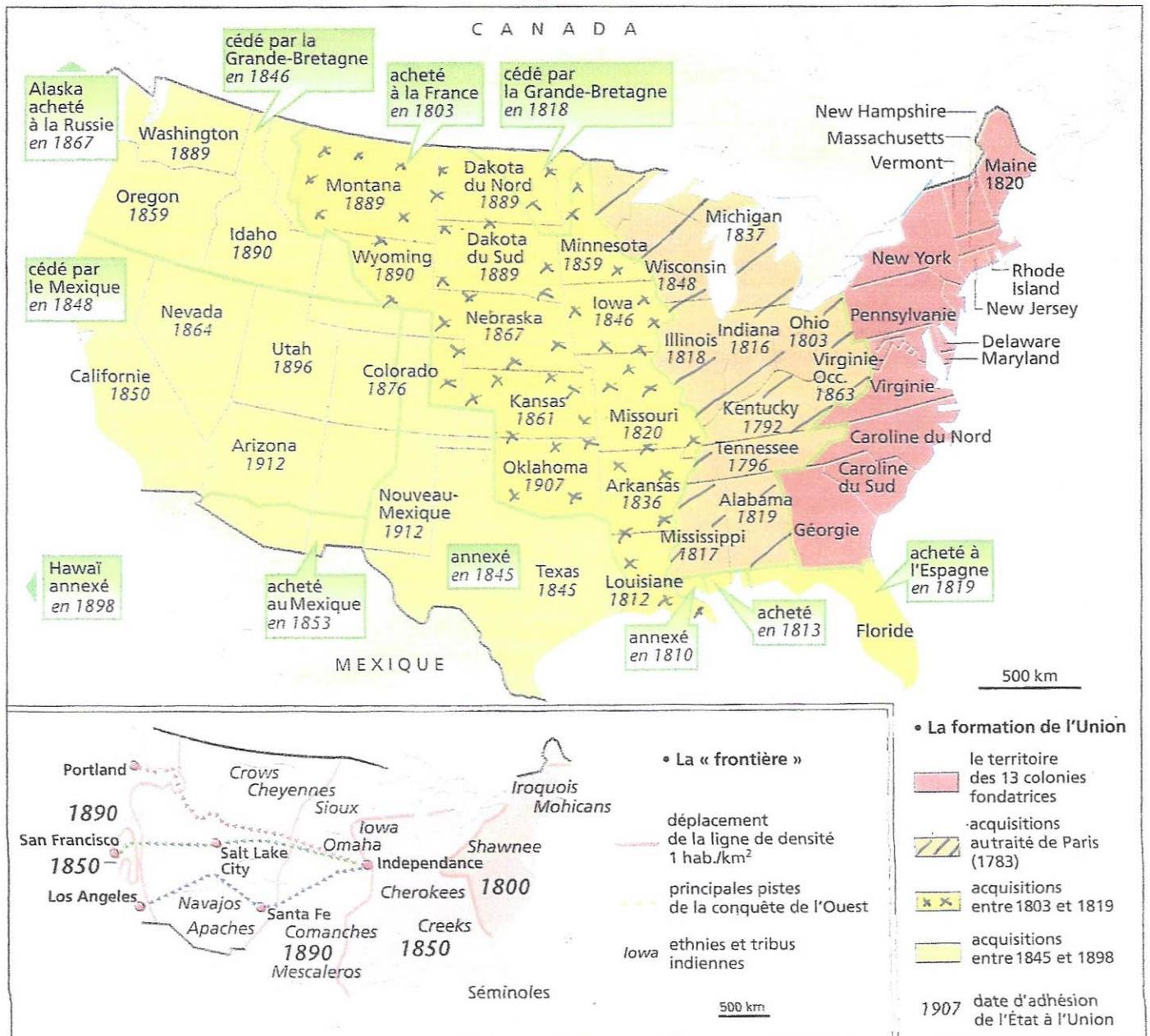
**CHAPITRES 3, 4 ET 5**



## De la conquête de la frontière à la maîtrise du territoire

Aux États-Unis, la frontière désigne le front pionnier que la progression du peuplement et de la mise en valeur a repoussé d'est en ouest. À la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, les territoires proches du Pacifique étaient conquis. La notion de frontière désigna alors progressivement le fondement de la culture et

de la mentalité américaines : mobilité, faculté d'adaptation, optimisme, la sociabilité d'une nation pluriethnique. Les nouveaux défis auxquels doit faire face la nation américaine (lutte contre l'inégalité sociale ou raciale, conquête spatiale) peuvent faire revivre l'esprit de la frontière.



1 De la frontière à la formation du territoire.

# Les présidents des Etats-Unis d'Amérique



George Washington  
1789-1797



Abraham Lincoln  
1861-1865



Herbert Hoover  
1929-1933



John Adams  
1797-1801



Andrew Johnson  
1865-1869



Franklin D. Roosevelt  
1933-1945



Thomas Jefferson  
1801-1809



Ulysses S. Grant  
1869-1877



Harry S. Truman  
1945-1953



James Madison  
1809-1817



Rutherford B. Hayes  
1877-1881



Dwight D. Eisenhower  
1953-1961



James Monroe  
1817-1825



James A. Garfield  
1881



John F. Kennedy  
1961-1963



John Quincy Adams  
1825-1829



Chester A. Arthur  
1881-1885



Lyndon B. Johnson  
1963-1969



Andrew Jackson  
1829-1837



Grover Cleveland  
1885-1889



Richard M. Nixon  
1969-1974



Martin Van Buren  
1837-1841



Benjamin Harrison  
1889-1893



Gerald R. Ford  
1974-1977



William Henry Harrison  
1841



Grover Cleveland  
1893-1897



Jimmy Carter  
1977-1981



John Tyler  
1841-1845



William McKinley  
1897-1901



Ronald W. Reagan  
1981-1989



James Polk  
1845-1849



Theodore Roosevelt  
1901-1909



George Bush  
1989-1993



Zachary Taylor  
1849-1850



William H. Taft  
1909-1913



William J. Clinton  
1993-2001



Millard Fillmore  
1850-1853



Woodrow Wilson  
1913-1921



George W. Bush  
2001 - 2009



Franklin Pierce  
1853-1857



Warren Harding  
1921-1923



Barak H. Obama  
2009 - ~~2017~~



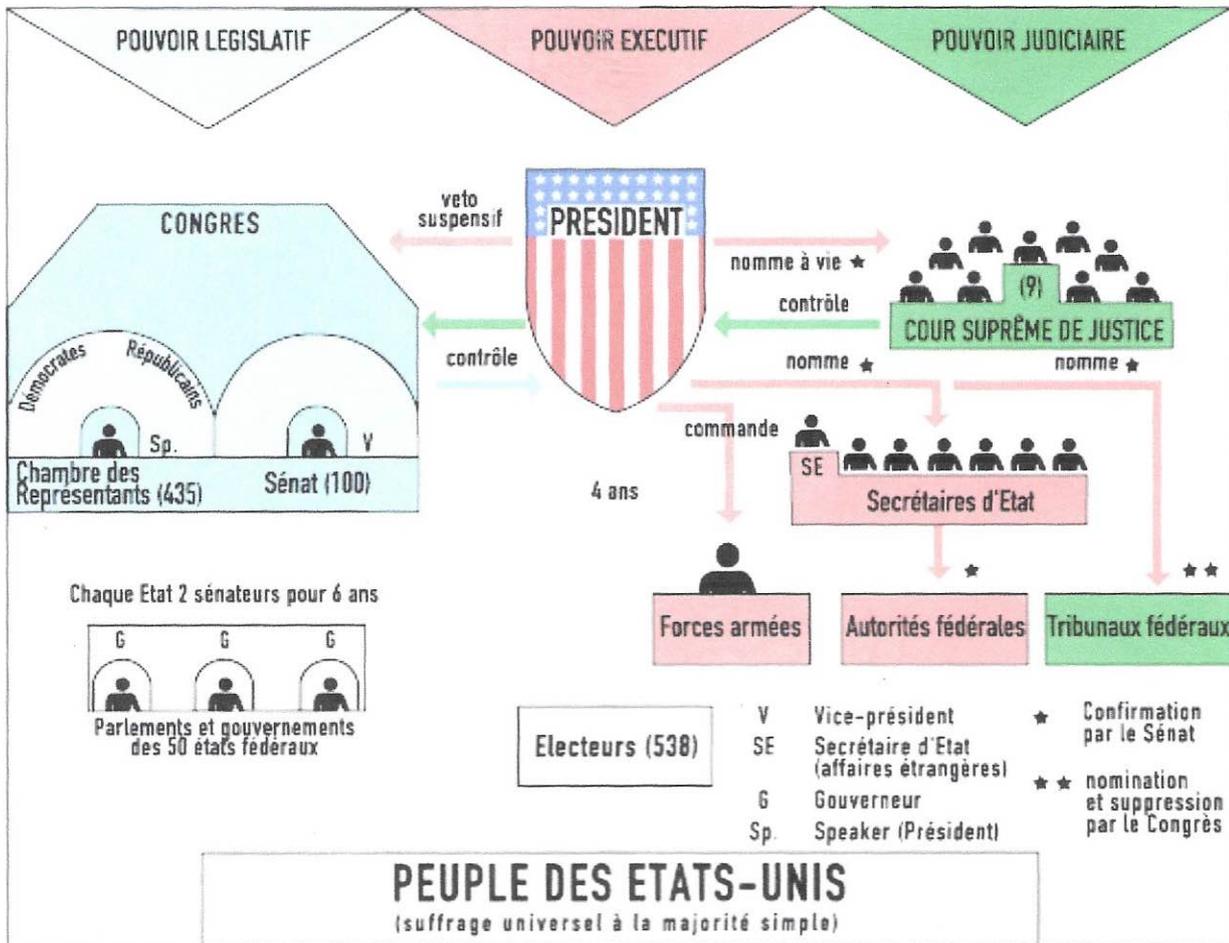
James Buchanan  
1857-1861



Calvin Coolidge  
1923-1929

*D. Trump*  
2017 -

# L'organisation des pouvoirs aux Etats-Unis





# LA SAGA FORD

par Jean-Pierre Noreck,  
professeur au lycée Henri IV, à Paris

Rares sont les personnages historiques, et plus particulièrement les chefs d'entreprise, qui ont donné naissance à un néologisme. Henry Ford (ici-contre) représente l'exception. Le néologisme « fordisme » s'est imposé pour caractériser le régime de croissance qu'ont connu les PDEM pendant le xx<sup>e</sup> siècle. Le « système Ford » a été mis en œuvre dans la « Ford Motor Company », entreprise créée en 1903. Cette entreprise est devenue un des « géants » de l'industrie automobile...

**F**ord fabriquait au début des années 1920 plus de 50 % de la production américaine d'automobiles et était devenue la première entreprise mondiale de la branche. En 2008, Ford ne représente plus que 16 % du marché américain, enregistre des pertes importantes et semble au bord de la faillite. Grandeur et déclin d'une grande entreprise? La saga Ford est riche en enseignements, de sa naissance à la crise actuelle, sur l'évolution du capitalisme industriel depuis la fin du xix<sup>e</sup> siècle.

## Naissance d'un géant de l'automobile

L'industrie automobile naît dans un petit nombre de pays industrialisés à la fin du xix<sup>e</sup> siècle. À l'époque, les constructeurs sont avant tout des assembleurs qui fabriquent des modèles uniques. Ils achètent des pièces qu'ils montent sur des châssis maison. Les pièces ne sont pas interchangeables. Le travail est artisanal, il demande de la qualification. La

production au sein des entreprises n'est que de un à deux modèles par an et par salarié. Ces modèles uniques sont achetés par une élite de consommateurs. La concurrence est cependant sévère entre les constructeurs. On compte plus de 500 usines d'automobiles et plus de 300 types différents de voitures aux États-Unis en 1907. À part les États-Unis, un autre pays connaît la révolution de l'automobile : la France. C'est un Français qui inventa le premier véhicule automobile en 1862 : Albert de Rochas. Les fabricants français produisent 25 000 automobiles en 1907 et les deux tiers des exportations mondiales. L'hégémonie française cesse rapidement. En 1913, les constructeurs américains produisent onze fois plus de véhicules que les constructeurs français, notamment grâce à Henry Ford dont l'usine fabrique cette année-là 250 000 automobiles particulières.

Qui est Henry Ford (1863-1947)? C'est le fils d'un fermier immigrant irlandais né à Dearborn près de Détroit. Il manifeste assez tôt un talent pour la mécanique. Il travaille comme ingénieur dans l'entre-

prise de Thomas Edison avant de se lancer dans la fabrication d'automobiles. Il crée une première entreprise en 1899 qui produira douze véhicules avant de faire faillite. C'est en 1903, avec la création de la Ford Motor Company, que débute la saga Ford.

Ingénieur talentueux, il va se révéler un coureur automobile non moins talentueux. Au début du xx<sup>e</sup> siècle, les courses de voitures sont à la mode et ce sont aussi des occasions pour les constructeurs de se faire connaître. Henry Ford participe à plusieurs courses et gagne, en 1901, la course de Grosse-Pointe en battant H. Winton, le meilleur coureur et le plus gros producteur du moment. Mais il comprend assez vite les limites d'une production artisanale. Le marché potentiel américain est immense. Il s'agit d'innover en mettant à la disposition du grand nombre un produit jusque-là réservé à une élite. Henry Ford incarnera l'entrepreneur au sens de Joseph Schumpeter. Pour reprendre le portrait qu'a fait de lui Joseph Schumpeter : ce n'est pas un inventeur,





c'est un leader économique qui va « construire un chemin » qui fera de lui un « révolutionnaire de l'économie » ; il symbolise aussi la « volonté de construire un royaume ». Leader charismatique et chef d'entreprise autoritaire, il achète un journal dans sa ville natale: *The Dearborn Independent*, dans lequel il s'efforce de populariser des idées conservatrices. Ses déclarations antisémites sont maintenant clairement établies ainsi que ses sympathies pour les régimes politiques autoritaires.

Mais revenons à l'entreprise Ford. C'est donc en 1903 qu'est née la Ford Motor Company avec un capital de 150 000 dollars, dont 28 000 apportés par Henry Ford. Les barrières à l'entrée de la branche automobile étaient donc faibles à l'époque. Henry Ford va utiliser à plein les économies d'échelle du marché intérieur américain. Il fabrique un premier modèle: le *modèle N*, vendu à 1 000 dollars pièce. C'est l'innovation commerciale majeure: une automobile fiable à la portée de tout consommateur. Mais c'est avec le *modèle T* que ce projet va pleinement se réaliser. En 1908 est donc produite la première automobile pour les masses. La première année, 10 000 modèles *T* sortent de l'usine Ford. La Ford T est une voiture noire, une conduite extérieure, capable de rouler dans toutes les situations, standardisée: les pièces détachées sont disponibles chez les quincaillers des villages ruraux ou des quartiers urbains.

### De l'ascension spectaculaire aux premières difficultés

L'entreprise Ford mise sur le volume des ventes, faisant passer la production « sur mesure » de l'automobile au « prêt-à-porter ». Cette stratégie est la première forme de la production de masse. Fabriquant un modèle unique, Henry Ford va innover en révolutionnant la production dans sa première usine de Highland Park. Ses ingénieurs adaptent des machines-outils spécialisées dans la production de pièces en grandes séries, déjà largement répandues dans la métallurgie. Ils mettent en ligne les phases successives de la fabrication et du montage. C'est en effet l'utilisation du travail à la chaîne et des « convoyeurs » comme ceux déjà à l'œuvre au sein des conserveries et des abattoirs de Chicago qui

caractérise dans la conscience collective le système productif fordien. L'augmentation du salaire est sans doute la seconde caractéristique. Le premier janvier 1914, Henry Ford innove en proposant un salaire journalier de cinq dollars — le double du salaire en vigueur dans la branche —, en diminuant la journée de travail de neuf heures à huit heures et en généralisant les 3 x 8. Le succès est immense. Dix mille personnes se pressent le lendemain afin de se faire embaucher. L'augmentation des salaires sera largement compensée par l'augmentation des gains de productivité entraînée par les économies d'échelle — Henry Ford se félicitera des économies de publi-

1920. Il s'exporte aussi. Dès le début du xx<sup>e</sup> siècle, la Ford Motors Company avait développé des filiales à l'étranger, plus particulièrement au Canada et en Grande-Bretagne, et exporté des Ford T hors des États-Unis. Ces stratégies s'accélérent pendant les années 1920. Les constructeurs européens et japonais rendront par la suite souvent hommage à Henry Ford.

Cette ascension de Ford n'a pourtant rien d'irrésistible. Dès le milieu des années 1920 et pendant les années 1930, le système Ford montre ses limites. D'une part, la stratégie en volume doit faire place à une stratégie incluant une différenciation des véhicules. C'est



▲ La Ford T, le modèle qui a rendu son inventeur célèbre.

citée réalisées par le succès médiatique —, la mobilisation des machines et le ralentissement du *Turn-over*. Highland Park deviendra au début des années 1920 la plus grande usine du monde avec près de 70 000 salariés. En 1920, Henry Ford construit une seconde usine au lieu-dit Red River, toujours près de Détroit. Cette usine peut être considérée comme le premier ensemble industriel intégré. Des bateaux Ford débarquent des matières premières Ford qui, après le cycle de fabrication, seront transformées en Ford T, transportées par des trains Ford. Le « système Ford » va s'imposer dans la première moitié des années

General Motors qui trouvera la solution en produisant un modèle plus confortable de conduite intérieure: la Chevrolet K en 1924 et en proposant une gamme de modèles. D'autre part, entrepreneur autoritaire et individualiste, Henry Ford ne comprend pas les changements intervenus dans le capitalisme de marché qui entre, à partir des années 1930, dans une nouvelle phase. Le fordisme ne se réduit pas à une somme d'innovations d'ordre microéconomique, il renvoie aussi à un vaste processus macroéconomique de redistribution des gains de productivité. Ce processus suppose une institutionnalis-





Dossier réalisé en partie

**EMLYON** business school

## Destinées entrepreneuriales

tion des relations économiques et sociales par l'État et, donc, un plus grand pouvoir conféré aux syndicats. Henry Ford s'oppose, pendant les années trente, au gouvernement démocrate et au *New Deal* et a été toujours un adversaire farouche des syndicats. Les difficultés de l'entreprise s'accroissent rapidement et l'entreprise est en mauvaise posture pendant les années 1930. Elle ne connaît aucun exercice bénéficiaire entre 1930 et 1945. C'est la Seconde Guerre mondiale qui sauve Ford en lui assurant des marchés en matière d'armement. En 1947, son petit-fils, Henry Ford (1917-1987), lui succède. Il a été un des artisans du renouveau de Ford.

### Du renouveau de l'entreprise à l'irrésistible déclin ?

Il est très différent de son grand-père. Il comprend l'importance de la gouvernance managériale et fait appel à des personnalités reconnues dans ce

**Les « light trucks » (4x4, pick-up, etc.), ces véhicules, très gourmands en carburant, satisfont une demande ostentatoire associée à un accroissement historiquement important des inégalités de revenus.**

domaine pour diriger l'entreprise : E. Breech, R. McNamara, L. Iacocca. Il participe au tournant de Ford vers le modèle General Motors : Ford sera présent sur tous les segments du marché de l'automobile. Il incite à l'innovation technique et commerciale : des modèles comme la Ford Mustang feront la renommée de l'entreprise qui reprend sa place de n° 2 de l'automobile. Il ouvre le capital de l'entreprise à un actionariat large et négocie avec les syndicats. Par ailleurs, Ford développe son implantation en Europe, adaptant ses modèles aux caractéristiques de ces marchés : véhicules plus petits... Ce renouveau de Ford intervient dans le contexte de la croissance des marchés de masse pen-

dant les années 1950 et 1960. La crise des années 1970, notamment les deux chocs pétroliers de 1974 et de 1980, la concurrence des constructeurs japonais et européens n'imposent pas des changements stratégiques fondamentaux chez Ford. L'entreprise se convertit, en partie, aux méthodes toyotistes, accélère l'automatisation de son appareil productif et approfondit sa croissance externe avec un nouvel essor de ses investissements directs à l'étranger. Un nouveau cycle de prix bas du pétrole à partir de 1986, une croissance économique forte aux États-Unis à partir des années 1990, le changement de la demande des consommateurs américains à la suite du creusement des inégalités vont, par contre, entraîner l'entreprise dans un piège qui va se refermer avec la crise de 2008-2009.

La demande va en effet se porter sur des véhicules particuliers : les *light trucks* (4x4, pick-up...). Ces véhicules, très gourmands en carburant, satisfont une demande ostentatoire associée à un

met dans le rouge les filiales financières de Ford n'ont apparemment pas été anticipées par Ford. De plus, l'entreprise se trouve confrontée aux dépenses de retraite et de santé du personnel prises en charge par l'entreprise (elles représentent actuellement près de 50 % de son passif) et apparaît concurrencée par les entreprises européennes et asiatiques qui se sont installées dans des régions où les coûts de main-d'œuvre sont plus faibles et les syndicats moins puissants. Le piège s'est refermé sur Ford qui se trouve au bord de la faillite et contrainte d'attendre son salut de l'État.

Il est difficile d'imaginer, comme plusieurs analystes l'envisagent pourtant, une disparition de Ford, disparition accompagnée par celles de General Motors et de Chrysler. Il semble plus vraisemblable de penser que l'État viendra au secours de l'entreprise afin d'éviter un choc négatif sur l'emploi dans une période où le chômage retrouve aux États-Unis un niveau historiquement



accroissement historiquement important des inégalités de revenus. Ces ventes représentent plus de la moitié des ventes de produits neufs chez Ford à la fin des années 1990 contre 20 % en 1980. La nouvelle donne des années 2000 porte un coup fatal à ce modèle de croissance. La hausse du prix du pétrole, la prise de conscience des dégâts sur l'environnement du modèle traditionnel de véhicules automobiles, la crise financière qui

élevé. Ce secours financier sera-t-il suffisant ? Rien n'est moins sûr. L'entreprise va être confrontée à la compétitivité structurelle de certains constructeurs plus avancés dans la production de modèles révolutionnaires correspondant aux nouvelles contraintes et à la compétitivité-prix des constructeurs des pays émergents qui vont entrer sur le marché mondial dans les années à venir. ●

EMLYON



LesEchos.fr

# United Fruit, la mère des républiques bananières

VCRESTOIS |

Géant de la banane, la firme United Fruit (aujourd'hui Chiquita Brands International), créée en 1899 par Minor C. Keith, régna des décennies durant sur les Etats d'Amérique centrale, surnommés les " Républiques bananières ".

Le massacre de Ciénaga, en 1928 - plusieurs centaines de grévistes colombiens tués par l'armée -, c'est elle ; le coup d'Etat organisé en 1954 contre le président du Guatemala, Jacobo Arbenz, dont la politique foncière lésait directement ses intérêts, c'est encore elle ; le financement, de concert avec la CIA, de l'opération de la Baie des cochons organisée en 1961 pour renverser Fidel Castro, c'est toujours elle ! Premier producteur mondial de bananes, l'United Fruit Company - Ufco, aujourd'hui Chiquita Brands International - fit des décennies durant la pluie et le beau temps en Amérique centrale, le plus souvent avec l'accord tacite de Washington. Dans les années 1950, elle comptait même parmi ses actionnaires John Foster Dulles, secrétaire d'Etat du président Eisenhower et frère du premier directeur de la CIA. Des connexions qui s'avérèrent fort utiles pour renverser le président Arbenz. Si la firme a aujourd'hui rompu avec ces pratiques - le dernier scandale auquel elle fut mêlée remonte à 1997, date à laquelle elle fut fortement soupçonnée de financer des groupes paramilitaires en Colombie pour éliminer des dirigeants paysans et des syndicalistes " gênants " - elle resta longtemps l'incarnation de la multinationale " sans foi ni loi ", uniquement préoccupée de ses intérêts et capable, pour les sauvegarder, de piétiner allégrement le droit des peuples.

Pour comprendre la puissance de l'United Fruit et son influence sur les destinées de l'Amérique centrale, il faut remonter à 1871. Cette année-là, arrive en effet au Costa Rica un ingénieur ferroviaire américain répondant au nom de Enri Meiggs. L'homme est l'invité du général Guardia, qui règne alors d'une main de fer sur ce petit Etat d'Amérique centrale. S'il est là, c'est pour construire le chemin de fer qui doit relier la capitale, San José, à Puerto Limon, sur la mer des Antilles. Meiggs n'est pas seul. Il est venu avec son neveu, le fils de sa soeur, Minor Cooper Keith. Agé de vingt-trois ans, le jeune homme a déjà pas mal bourlingué. Plutôt que de travailler avec son père, un prospère marchand de bois, il a décidé très tôt de se forger un destin, travaillant à seize ans dans une boutique de Broadway, s'installant ensuite comme convoyeur de bois avant d'acheter un ranch dans le sud du Texas. C'est là qu'il a reçu l'offre de son oncle de le rejoindre au Costa Rica. Déjà las de s'occuper de bétail et n'y trouvant guère d'occasions de s'enrichir, le jeune homme a aussitôt accepté l'offre de son parent.

Ayant embarqué ses deux frères avec lui, Minor Cooper Keith se lance avec passion dans cette aventure dont le goût exotique prononcé a tout pour le séduire. Chargé par son oncle de recruter la main-d'oeuvre nécessaire à la réalisation du chantier, le jeune homme fait appel à des vétérans de la Guerre de sécession, à des matelots en rupture de ban et à des individus louches trouvés dans les bars ou à la sortie des prisons de la Nouvelle-Orléans. On imagine l'ambiance sur le chantier... L'affaire, d'ailleurs, semble mal engagée. En 1873, atteint par le krach boursier survenu cette année-là et peinant à se faire payer par le général Guardia, Enri Meiggs - qui a construit dix kilomètres de voies à peine ! -

jette l'éponge et rentre aux Etats-Unis. Minor C. Keith, lui, décide de rester. Il faut dire que, depuis quelque temps déjà, un nouveau projet mobilise son attention : les bananes. Dès 1871, il en a planté tout au long de la ligne avec l'idée de les exporter, notamment vers les Etats-Unis. Idée géniale ! L'Amérique du Nord n'a en effet jamais vu de bananes. Mais ce fruit bénéficie d'un double atout : il est extrêmement nourrissant et jouit, comme tous les fruits exotiques, d'une excellente réputation. Pour exporter ses premières cargaisons de bananes vers la Nouvelle-Orléans, Minor C. Keith s'associe à un capitaine de steamer, Lorenzo Baker. L'affaire s'est révélée suffisamment juteuse pour envisager de passer à un stade plus industriel.

## Riche à millions

Mais il lui faut, pour cela, achever la ligne reliant San José à Puerto Limon que le krach a fâcheusement interrompue : grâce à elle, Minor C. Keith pourra exporter à bon prix les bananes non seulement vers les Etats-Unis, mais aussi - l'homme voit loin ! - jusqu'en Europe. Il accepte donc de reprendre du service pour le compte des nouveaux contractants qui ont succédé à son oncle. Pour eux, il embauche plusieurs milliers de travailleurs, notamment des Italiens, des Noirs et des Chinois. Sous-payés, honteusement exploités, travaillant dans des conditions épouvantables, ils meurent par milliers - on parle de 5.000 morts pour les seuls 40 premiers kilomètres ! Keith n'en a cure. Au fur et à mesure de l'avancement de la ligne, il plante des centaines d'hectares bananiers, dont la production gagne la Nouvelle-Orléans et, de là, les grands centres de consommation américains. Et lorsqu'en 1882, à nouveau incapable de payer ses contractants, le gouvernement du Costa Rica lui propose de reprendre à son compte la construction du chemin de fer, Minor C. Keith n'hésite pas : en échange de prêts qu'il a lui-même négociés avec des banques européennes et américaines, il obtient plus de 3.000 kilomètres carrés de terres libres de toutes taxes ainsi qu'une concession de 99 ans pour exploiter librement le chemin de fer entre San José et Puerto Limon. L'homme d'affaires est désormais libre de se livrer totalement au négoce de la banane. Pour ce faire, il s'associe avec un gros importateur de fruits exotiques basé à Houston, Andrew Preston, et crée avec lui en 1899 la United Fruit Company (Ufco). Elle s'impose dès le départ comme la première compagnie bananière du monde.

Surnommé " le Roi sans couronne d'Amérique centrale ", marié à la fille d'un ancien président de la République du Costa Rica, très bien introduit dans les milieux officiels qu'il rétribue généreusement, Minor C. Keith entreprend, à partir du Costa Rica, de partir à la conquête de l'Amérique centrale. Panama, Cuba, Jamaïque, Colombie, république Dominicaine, Guatemala... Dans les années 1900, l'United Fruit contrôle des dizaines de milliers d'hectares dans cette partie du monde. Vice-président de la compagnie, passant l'essentiel de son temps sur le terrain quand Andrew Preston, son président, se contente de gérer la firme depuis Boston, Minor C. Keith est l'interlocuteur obligé des chefs d'Etat d'Amérique centrale, pour la plupart des dictateurs. Le scénario, à chaque fois, est le même : contre la construction de lignes de chemin de fer, l'investissement roi en ces débuts de mondialisation et pour lequel il se charge de négocier les prêts bancaires, l'homme d'affaires demande, en guise de paiement, d'immenses superficies de terres. Les bananes ainsi produites serviront à financer l'exploitation des nouvelles lignes de chemins de fer - dans lesquelles l'Ufco prend systématiquement des participations majoritaires - assurant ainsi à la firme d'énormes revenus. En plus des trains, l'United Fruit obtient le contrôle de très nombreux services publics : électricité, eau, transports municipaux... Certains Etats comme le Guatemala deviennent ainsi des annexes pures et simples de la firme de Boston. Ce pays à lui seul assure 25 % des profits de l'Ufco. Un pouvoir acquis à grand renfort de corruption, de menaces et de manoeuvres frauduleuses. Distribué généreusement, l'argent permet notamment à l'United Fruit, surnommée " la Pieuvre ", de mettre la main sur toutes les bonnes terres et d'écarter les concurrents qui auraient l'audace de marcher sur ses plates-bandes. Quand les pots-de-vin ne suffisent pas, l'Ufco manipule les cours pour ruiner ses compétiteurs et les racheter à bon compte. La compagnie possède également une énorme flotte de navires, qui fait la liaison entre l'Amérique centrale et les grands ports américains et européens.

## " Banana Man "

Minor C. Keith meurt en 1929, riche à millions, non sans avoir auparavant fondé le plus important élevage de poulets des Etats-Unis et légué une partie de sa fortune à une fondation pour l'étude et la sauvegarde de la culture Maya. Quelques mois à peine après sa disparition, l'United Fruit passe sous le contrôle d'un individu peu recommandable et qui finira par en devenir le président : Samuel Zemurray. Né en Russie en 1877 dans une famille juive misérable, il est arrivé aux Etats-Unis en 1892, fuyant les pogroms qui, à intervalles réguliers, secouent l'immense empire des tsars. Installé à la Nouvelle-Orléans, il s'est lancé dans le commerce des bananes en 1899, achetant à bas prix et revendant avec un bénéfice confortable des bananes presque pourries ! Ayant amassé un beau pécule, il a décidé d'investir dans la production et tourne son attention vers le Honduras. Manquant de capitaux, il s'est rapproché de la United Fruit, à laquelle il a vendu 60 % des parts de sa compagnie.

Le Honduras, dont Zemurray a décidé de faire son terrain de chasse, est alors dirigé par le général Manuel Bonilla, un dictateur fort bien disposé envers les investisseurs étrangers. C'est sur lui que " Banana Man ", comme on le surnomme déjà aux Etats-Unis, a décidé de miser et ce, avec l'accord de l'Ufco. Las ! En 1907, Bonilla est renversé par un coup d'Etat militaire et doit s'exiler aux Etats-Unis. Un coup dur pour Zemurray, qui a déjà levé des fonds auprès de financiers américains et qui, en bon élève de Minor C. Keith, entend obtenir des terres et des dispenses d'impôts en échange de la construction d'une ligne de chemin de fer. Mais sa fureur n'atteint plus de bornes lorsque, ayant tout de même tenté de négocier des arrangements fiscaux avec le nouveau pouvoir hondurien, il se voit interdire de poursuivre des négociations... par le gouvernement américain ! Washington, par la voie de son secrétaire d'Etat Philander Knox, a en effet décidé de recouvrer les dettes dues aux banques américaines et européennes par le général Bonilla en fuite. C'est la Banque Morgan qui obtient le mandat, en échange de la concession des impôts et taxes du Honduras. Un schéma qui permet aux Etats-Unis de contrôler le pays en douceur, mais que Zemurray est bien décidé à refuser !

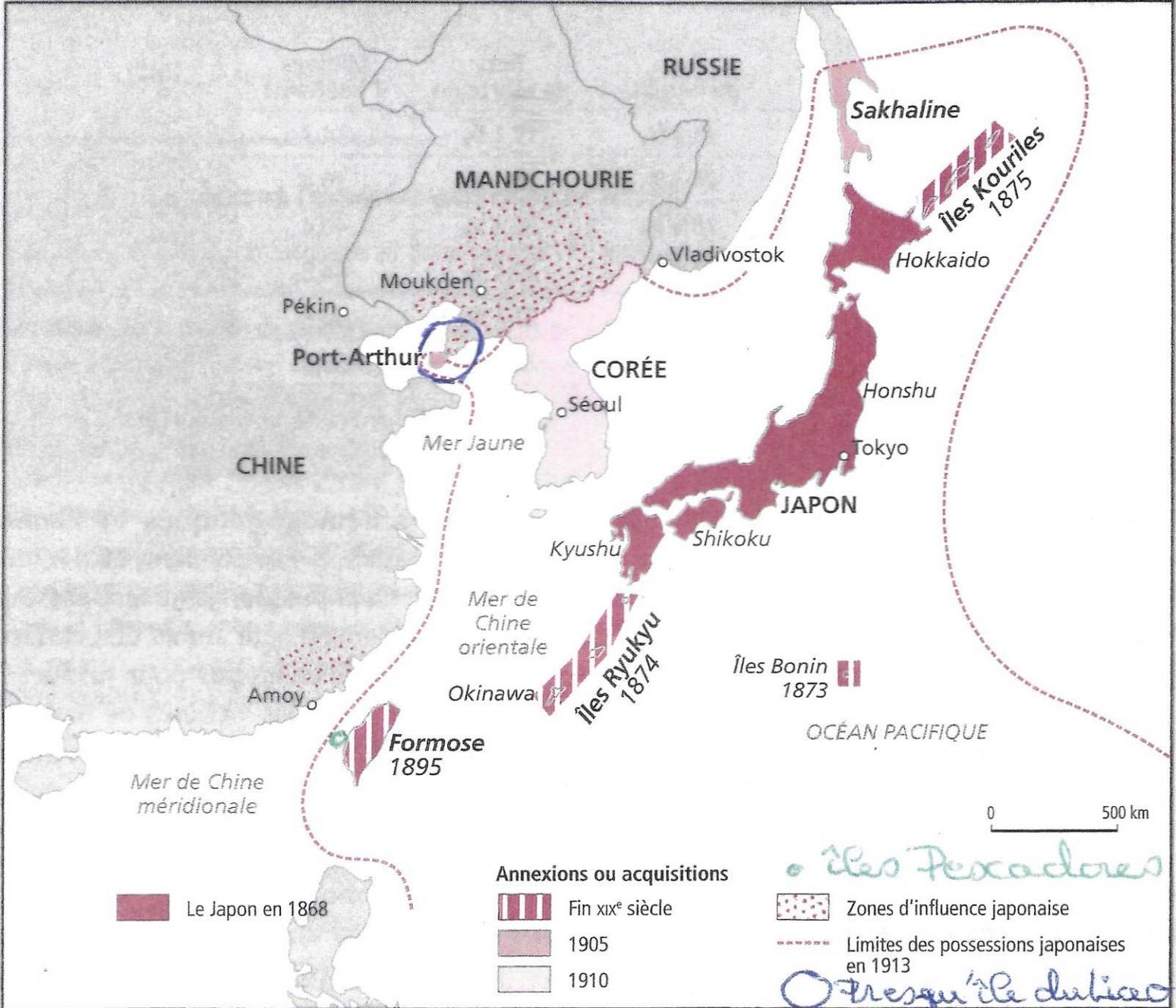
## Sortie fracassante

En 1911, bien que surveillé de très près par les services secrets américains qui soupçonnent quelque chose, l'homme d'affaires parvient à monter une équipée. Ayant acheté une petite canotière et recruté une poignée de mercenaires, il lance une expédition sur le Honduras dans le but de réinstaller Bonilla au pouvoir. L'affaire, soutenue en sous-main par l'Ufco, réussit contre toute attente. Trop heureux de récupérer son siège, le dictateur s'empresse de concéder à Zemurray tout ce qu'il demande. Pour l'ancien vendeur de bananes de la Nouvelle-Orléans, c'est le début d'une fabuleuse ascension. Quant au secrétaire d'Etat américain, il n'a d'autre choix que de s'incliner. Tel est l'homme qui, en 1930, alors que Minor C. Keith est mort depuis quelques mois à peine, parvient à mettre la main sur l'United Fruit Company. Cette année-là en effet, l'homme d'affaires fusionne sa compagnie, la Cumayel, avec l'Ufco, dont il devient le premier actionnaire, ajoutant ainsi le Honduras à la longue liste des pays d'Amérique centrale où " la Pieuvre " est présente. Le coup suivant a lieu en 1932. Ce jour-là, Zemurray fait une sortie fracassante lors d'un conseil d'administration de la firme. Durement atteinte par la crise économique mondiale, l'Ufco a en effet vu le cours de son action passer de 158 à 10 dollars en moins de trois ans ! A court d'idée, le conseil de la firme, constitué de fils de famille de Boston et de banquiers de Wall Street, ne fait pas grand-chose pour inverser la tendance. " *Messieurs, vous avez foutu en l'air ce business. Vous en avez assez fait. Je prends les choses en main* ", hurle Zemurray, lors de cette séance mémorable. Terrorisé, le conseil d'administration lui confie la direction générale des opérations, puis la présidence de l'Ufco.

Il la gardera jusqu'à la fin des années 1950, faisant de la firme une véritable puissance coloniale, jouant habilement sur la peur du communisme - comme au Guatemala en 1954 - pour s'assurer le soutien des cercles dirigeants de Washington. Jamais " la Pieuvre " ne sera aussi forte que dans les années 1950

et 1960, lorsqu'elle deviendra un véritable auxiliaire des intérêts américains en Amérique centrale. Une évolution qui n'eût sans doute pas déplu à Minor C. Keith.

# ■ L'expansion japonaise





Plutôt qu'une « répétition générale de la révolution », les troubles de 1905 en Russie témoignaient d'un capitalisme sans démocratie, proche du système chinois d'aujourd'hui.

# 1905

## La première crise du capitalisme russe

Jacques Marseille\*

Le 3 janvier 1905 (selon le calendrier orthodoxe), les 12 000 ouvriers des usines Poutilov de Saint-Petersbourg se mettent en grève pour protester contre le renvoi de quatre de leurs camarades. En trois jours, la grève s'étend à toutes les entreprises de la région et, le 8 janvier, on dénombre plus de 200 000 grévistes. La puissante Union des ouvriers d'usine de Saint-Petersbourg est alors dirigée par Georghi Gapone, un pope très populaire de par ses origines sociales modestes et son charisme. Approché par les milieux d'opposition, il lance l'idée d'une pétition-supplique que le peuple portera au tsar. Rédigée le 5 janvier, cette pétition

\*Professeur à l'université de Paris-I Sorbonne.

est un étonnant mélange de foi mystique et de revendications « ordinaires ». « Ne refuse pas d'aider Ton peuple, et arrache-le au tombeau de l'arbitraire, de la misère et de l'ignorance... », « Libère-le de l'oppression du Travail par le Capital », « Si tu restes sourd à notre supplication, nous mourrons ici même, sur cette place devant Ton palais... ». Autant de « slogans » qui traduisent « l'âme » collective d'un monde ouvrier encore marqué par ses racines paysannes et sur lequel la greffe des théories socialistes n'oblitére pas une vénération ancestrale pour le tsar. Le 9 janvier au matin, 150 000 hommes, femmes et enfants, précédés d'icônes, chantant des cantiques et « Dieu sauve le tsar ! » se diri-

gent donc vers le palais d'Hiver déserté trois jours plus tôt par Nicolas II. Ils sont accueillis par la fusillade de la troupe qui provoque une gigantesque panique, au cours de laquelle plusieurs centaines de personnes sont tuées et des milliers blessées. Ce « dimanche rouge » va faire l'effet d'une bombe dans le pays. Il marque la rupture brutale entre le peuple et le tsar. Comme l'écrit alors le journal *Pravo*, « les ouvriers avaient emporté avec eux dans la fosse commune leur foi en la source vivante du droit et de la justice ».

De janvier à octobre 1905, le mouvement de contestation ne cessera de s'amplifier et de se radicaliser. Tandis que l'agitation gagne l'intelligentsia qui,





**Le pape Georghi Gapone, leader de l'Union des ouvriers d'usine de Saint-Petersbourg. Grande photo: les usines Poutilov, d'où partit la grève de janvier 1905.**

fascinée par le modèle occidental, aspire à une révolution légale et pacifique qui ouvrirait la voie à une monarchie constitutionnelle, des jacqueries paysannes, des mutineries de soldats – dont celle des marins du cuirassé *Potemkine* – et des grèves ouvrières traduisent les impatiences d'une société bouleversée par les tensions provoquées par une croissance économique débridée ressemblant fort à celle que connaît la Chine depuis quelques années. Les demandes d'augmentation de salaire et de réduction des horaires de travail, le saccage de propriétés nobiliaires et l'exigence d'une assemblée constituante élue au suffrage universel, le refus des impôts et la condamnation de la discipline militaire

se mêlent dans un inventaire à la Prévert. Le 12 mai, le premier soviét apparaît à Ivanovo-Voznessensk, le grand centre textile de la région moscovite. Lors de la grève, les ouvriers élisent dans chaque usine des délégués chargés de négocier avec les patrons. Ce soviét, qui comptait un petit noyau de militants politiques, des mencheviks en particulier, s'impose alors par son sens remarquable de la discipline et fait tache d'huile. Au départ fort réservé à l'égard de cette Russie « d'en bas », Lénine publie en juillet un texte où il expose pour la première fois sa conception d'une « dicta-

ture démocratique du prolétariat et de la paysannerie ». Progressivement retombée au début de l'été, l'agitation ouvrière reprend à l'automne pour déboucher en octobre sur la plus formidable grève générale qu'ait jamais connue un pays. Le 13 octobre, un soviét d'ouvriers se constitue à Saint-Petersbourg au sein duquel Léon Trotski se fait remarquer. Le 14 octobre, il n'y a, dans la capitale comme à Moscou, ni trains, ni journaux, ni électricité, ni téléphone... Devant la gravité de la situation, Nicolas II fait appel à Sergueï Witte et, le 17, signe un Manifeste annonçant

De 1870 à 1913, le PIB russe passe de 83 à 232 milliards de dollars, soit une création de richesses supérieure à celle du Royaume-Uni.

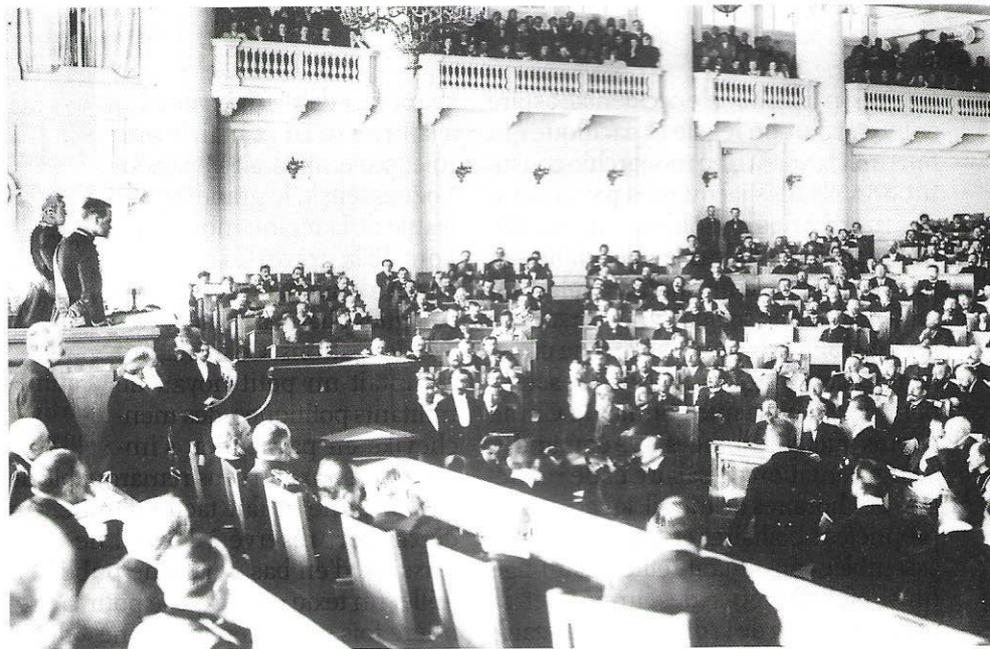
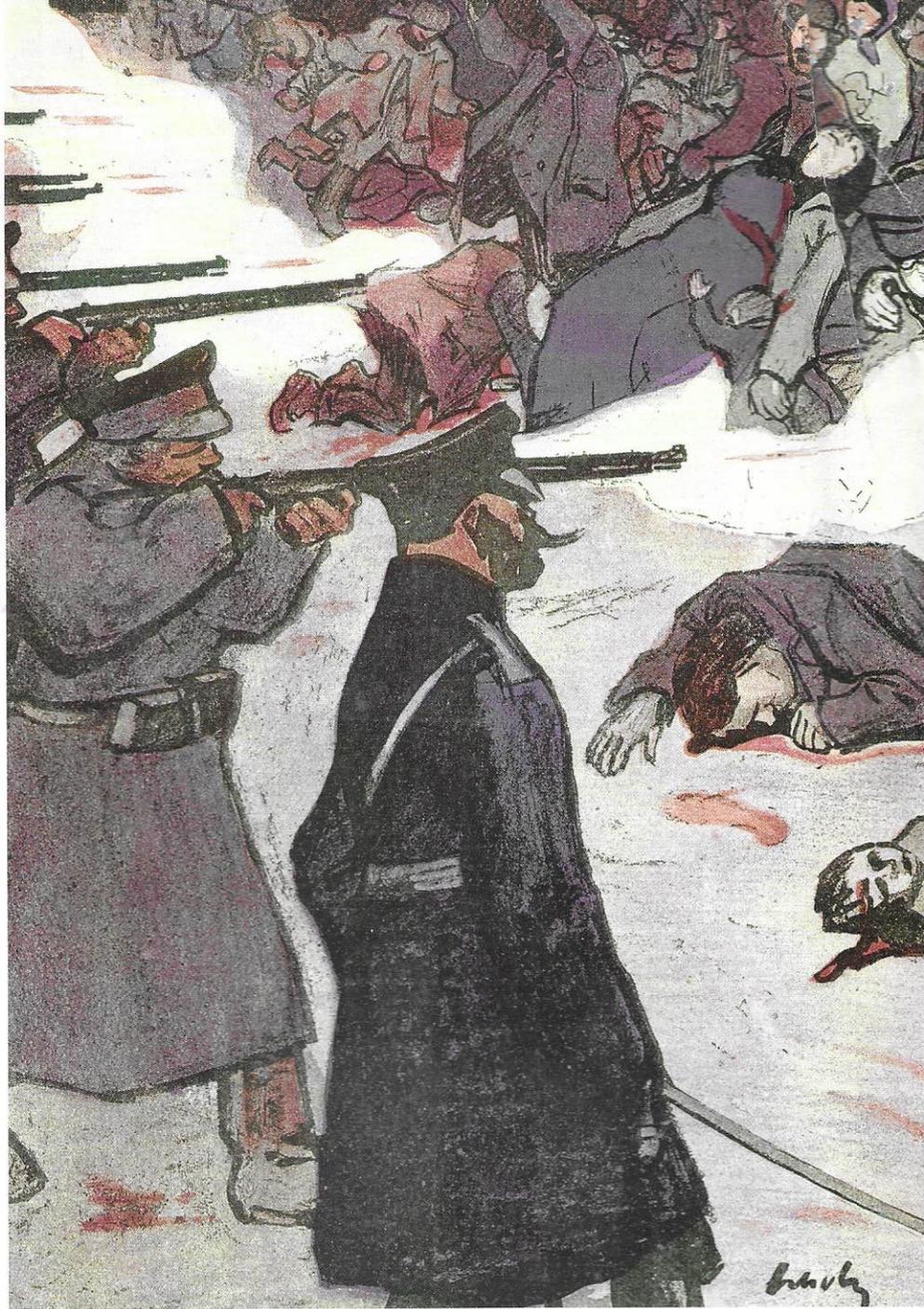
l'octroi des libertés civiles, la convocation d'une future assemblée législative (la Douma) et l'organisation d'élections. « Une cravache enveloppée dans une constitution », commente Trotski. L'avancée démocratique satisfait toutefois les libéraux et les places financières étrangères et permet au tsar d'écraser en décembre l'insurrection populaire et de disperser le soviet de Saint-Petersbourg. Pour tous les marxistes, restait à tirer les leçons de cette « répétition générale » de la révolution.

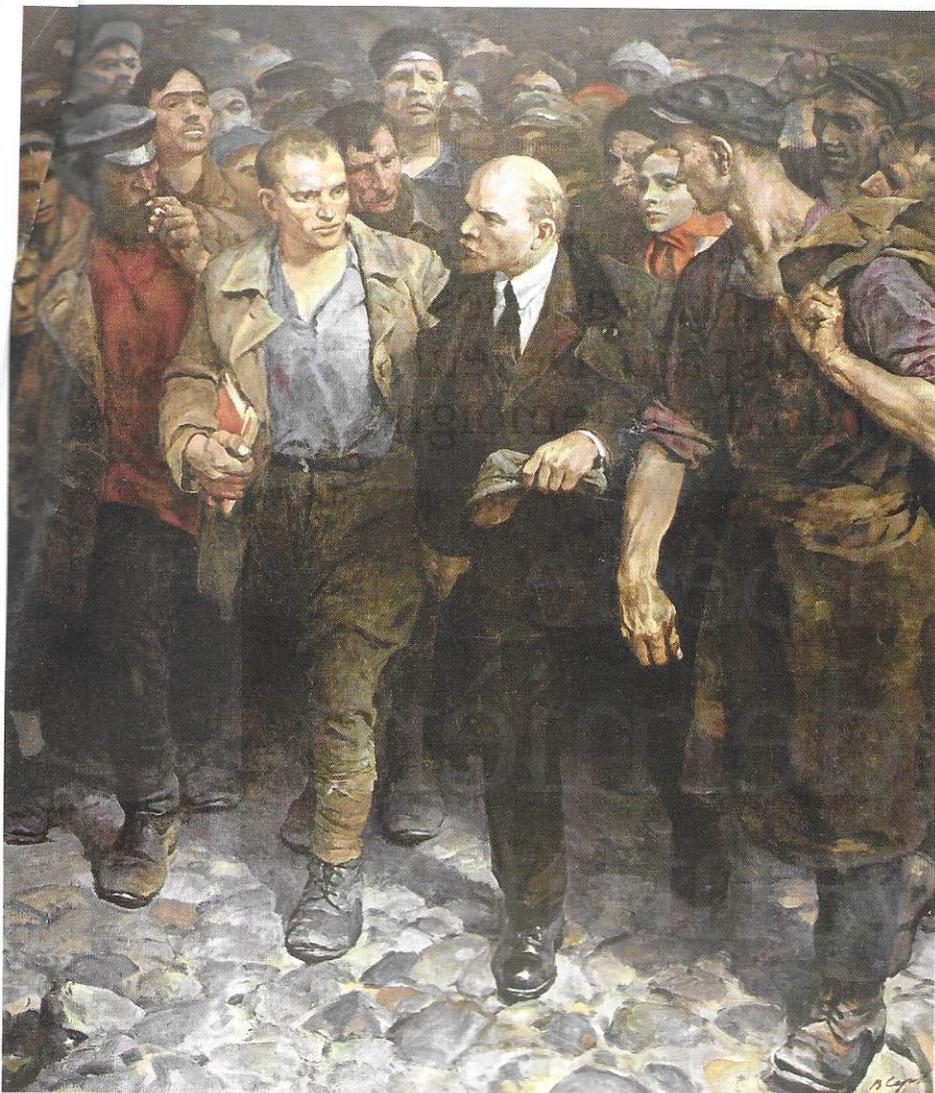
Une autre lecture des « événements » de 1905 est toutefois possible. Contrairement à ce qu'écrivait Trotski dans son *Histoire de la révolution russe* (« Le trait essentiel et le plus constant de l'histoire de Russie, c'est la lenteur de l'évolution du pays, comportant comme conséquence une économie arriérée, une structure sociale primitive, un niveau de culture inférieur »), la Russie connaît à partir des années 1870 un développement économique d'une ampleur spectaculaire. Reconstitué par Angus Maddison, le PIB de la Russie passe d'un peu plus de 83 milliards de dollars (de 1990) en 1870 à 154 milliards en 1900 et à 232 milliards en 1913, soit une création de richesses équivalente à celle



**Le tsar Nicolas II envoie la troupe contre les manifestants, le 9 janvier. La répression fait des centaines de morts et sera surnommée le « dimanche rouge » (en haut). Photo du bas: la Douma, mise en place pour la première fois en août 1905.**

de l'Allemagne (237 milliards), supérieure à celle du Royaume-Uni (224 milliards) mais inférieure à celle des Etats-Unis (517 milliards). Comme la Chine aujourd'hui, la Russie, devenue la troisième puissance mondiale, est alors le pays dont la croissance étonne





**Lénine avec des « révolutionnaires » en 1905, peinture de Valentin Alexandrovich Serov. En réalité, Vladimir Ilitch Oulianov était plus réservé au début du mouvement.**

et qui attire les investisseurs étrangers. Malgré les handicaps qui pèsent sur l'agriculture russe, sa « performance » n'est pas médiocre, avec un taux de croissance moyen de 1,7% par an sur l'ensemble de cette période. Surtout, l'industrie connaît vers la fin du siècle un véritable « bond en avant ». En quelques années, s'édifie l'un des plus puissants, et aussi l'un des plus modernes, complexes métallurgiques d'Europe. En 1900, la production moyenne annuelle de fonte par haut fourneau s'élève à 34 000 tonnes – une quantité que la métallurgie britannique n'atteindra que vers 1912. Au total, la production de fonte russe aura triplé en dix ans (1887-1897), une progression comparable à celle qu'avaient réalisée la Grande-Bretagne en vingt-deux ans (1824-1846), les États-Unis en vingt-trois ans (1845-1868), la France en vingt-huit ans (1852-1880) et l'Alle-

magne en douze ans (1859-1871). En Ukraine, les villes connaissent une croissance « à l'américaine » et les capitaux étrangers investis dans l'industrie russe quintuplent de 1890 à 1900. Le niveau de vie augmente: le PIB par habitant passe de 943 dollars (de 1990) en 1870 à 1 237 dollars en 1900. Aux mêmes dates, celui de l'Europe occidentale croît de 2 124 à 3 077 dollars.

Ainsi, la « révolution de 1905 » peut aussi bien s'interpréter comme la première crise de croissance d'un capitalisme conquérant que comme la première répétition d'une révolution de la misère. Avec, en toile de fond, ce contraste entre un secteur moderne de pointe et un secteur traditionnel, largement rural, le caractère pesant d'un Etat qui n'a pas encore adapté ses structures aux avancées du marché, l'émergence d'une classe d'entrepreneurs et de « cadres supérieurs » qui aspirent à plus de libertés... Autant de points de comparaison avec ce qui se passe aujourd'hui en Chine et qui tendrait à démontrer que le capitalisme doit toujours se conjuguer avec la démocratie. ●

## JEAN-FRANÇOIS HUCHET\*

### « A PRÉSENT, C'EST LA CHINE QUI NOUS PRÉOCCUPE »



« Comme la Russie il y a plus d'un siècle, la Chine connaît aujourd'hui une croissance économique et un creusement des inégalités entre villes et campagnes sans précédent

depuis 1987. La situation est devenue très préoccupante pour le régime. Depuis six mois, une succession d'incidents violents révèle une société à fleur de peau qui vit plus difficilement les inégalités et qui craint moins la répression du Parti communiste. Celui-ci a de plus en plus de mal à dompter les revendications d'une population en quête de droits (droit du travail, propriété immobilière et agricole...). On a même vu, sous la pression de l'opinion, un tribunal revenir sur un jugement prononcé en faveur d'une épouse de cadre du parti qui avait tué un paysan au volant de sa BMW. Mais à la différence de la Russie d'autrefois, le pouvoir central, désormais plus autoritaire que totalitaire, reste fort et à même d'étouffer féroce toute tentative de fédération des mouvements de protestation locaux.

Cela dit, la coalition sociale qui soutient le pouvoir s'est modifiée depuis le soulèvement étudiant de 1989. Elle regroupe aujourd'hui les bureaucrates, des intellectuels qui font confiance à la capacité du parti de moderniser le pays, et les classes moyennes, ces entrepreneurs dont le Parti se méfiait au début mais qui s'avèrent être en fait une classe plutôt conservatrice.

Les premières réformes entamées au début des années 80 par Deng Xiao Ping avaient épargné les ouvriers, protégés par un système socialiste qui veillait encore au logement et à la santé. Or depuis 1994-95, cette population – 60 millions de personnes soit un tiers du service public – a pris de plein fouet les restructurations et les privatisations des entreprises d'Etat, tandis qu'à la campagne, les prix agricoles ont baissé ou stagné et que la bureaucratie locale multiplie les taxes illégales. Le cocktail est donc explosif. Jusqu'ici, le régime s'est montré très habile dans sa politique de la carotte et du bâton. Le nouveau tandem qui dirige le pays a engagé une politique de soutien aux prix agricoles et se préoccupe du sort des chômeurs des anciens complexes industriels du Nord-Est. Cela sera-t-il suffisant? L'incendie peut démarrer très vite si des chocs extérieurs venaient à enrayer la machine à croissance chinoise. »

\* Professeur d'économie à l'université de Rennes et chargé de cours sur l'économie chinoise à l'Inalco.