

LA CIVILISATION DU CAOUTCHOUC

PAR JULIEN VINCENT*

À PROPOS DE

John Tully, *Devil's Milk. A Social History of Rubber*, New York, The Monthly Review Press, 2011, 416 p., 24,95 \$.

Que peut nous apprendre l'histoire du caoutchouc sur le monde contemporain? Beaucoup! Et assurément l'important livre de John Tully recensé ici est d'une grande richesse. Mais est-il à la hauteur du projet qui est le sien, celui d'une histoire «écosocialiste»?

La civilisation industrielle ne s'est pas construite seulement sur l'acier et les combustibles fossiles. Le caoutchouc, par sa résistance et par sa souplesse, en est devenu un composant indispensable dès la fin du XIX^e siècle, avant de devenir un enjeu stratégique majeur à l'«âge des extrêmes», dans la première moitié du XX^e siècle. Faire l'histoire des pneus et des joints imperméables, si essentiels au déploiement des forces motrices, c'est aussi interroger les rapports économiques entre les principales régions consommatrices (d'abord les États-Unis et l'Europe) et les régions productrices de la zone tropicale dans lesquelles poussent les différentes espèces d'arbres à caoutchouc. L'historien australien John Tully, déjà connu pour ses travaux sur l'Indochine française, propose ici une histoire *globale* du caoutchouc. Son récit nous fait traverser le Congo belge, les plantations des colonies asiatiques et les centres industriels occidentaux. Il suit pour cela l'évolution des modes de production: le prélèvement direct sur les différents arbres à caoutchouc d'Amazonie ou d'Afrique, qui domine longtemps la production; les plantations d'espèces acclimatées sous le contrôle de botanistes occidentaux, qui se développent à partir des années 1870; enfin la production de caoutchouc synthétique qui prend son essor pendant la Seconde Guerre mondiale. Ce parcours vaut à l'auteur des développements originaux sur les atrocités commises sous l'autorité de Léopold II à la fin du XIX^e siècle et au début du XX^e siècle sur les plantations d'hévéas des grandes compagnies de pneumatique comme Michelin, Goodyear ou Firestone, ainsi qu'à deux petites monographies, l'une sur le centre de Firestone à Akron (États-Unis), et l'autre sur la production de caoutchouc synthétique par la main-d'œuvre servile dans l'Allemagne nazie par IG Farben, à Monowitz, l'un des sites de travail forcé qui étaient liés au camp de concentration d'Auschwitz.

Globale, cette histoire est aussi, et avant tout, *sociale*. S'inscrivant dans la tradition marxiste, l'auteur veut éclairer les rapports de production d'une marchandise cruciale du capitalisme moderne, en organisant son propos autour de quelques idées fortes. D'abord, le contraste entre le caractère très rudimentaire de la production de caoutchouc sauvage, souvent recueilli dans les conditions les plus précaires par des aventuriers travaillant à leur propre compte, et l'intégration du caoutchouc aux industries les plus modernes (le textile, puis l'automobile et l'aviation). Ensuite, la difficulté des ouvriers du caoutchouc, à Akron comme à Clermont-Ferrand, pour constituer un mouvement syndical suffisamment fort pour permettre une résistance efficace face à un patronat du caoutchouc qui privilégie une approche paternaliste et une main-d'œuvre d'origine rurale et peu politisée. La constitution, dans le cadre de l'économie de plantation, d'une «armée de réserve» du capitalisme mondial, sous la forme d'un prolétariat international de *coolies* issus d'Inde et de Chine, donne à cette histoire assez classique une dimension globale qui est l'un des points forts du livre. Enfin, Tully montre l'importance des cartels et des ententes transnationales, y compris entre les États-Unis et l'Allemagne nazie, dans l'émergence d'une industrie du caoutchouc synthétique à partir des années 1930. L'auteur s'intéresse également à la nature des liens juridiques entre capitalistes, entrepreneurs et ouvriers, aux conditions de travail, aux formes de la violence de part et d'autre, ainsi qu'aux modalités de l'action collective et à la formation d'une conscience de classe.

On peut regretter que l'approche d'histoire sociale fasse parfois perdre de vue la notion de «marchandise». La double inspiration, à la fois «socialiste humaniste» et «écologique» (p. 15), que revendique l'auteur dans son introduction, et le fait que ce livre est publié par la *Monthly Review Press*, lieu

*Julien Vincent est historien, membre du collectif de rédaction de la *RdL*. Il a récemment édité, avec Christophe Charle, *La Société civile. Savoirs, enjeux et acteurs en France et en Grande-Bretagne, 1780-1914* (PUR, 2011).



d'expérimentation de la greffe théorique et politique entre marxisme et écologie, créait une attente quelque peu différente. Dans sa magistrale étude *Nature's Metropolis*, William Cronon a montré la pertinence de la notion de « marchandise » (et en particulier de la *commodity history*) pour contribuer à une histoire de l'intégration de la nature à l'économie capitaliste. Montrant par quelles techniques, matérielles, juridiques et intellectuelles, Chicago avait construit un marché du bois, du blé et de la viande, et imposé par là même son empire sur toute l'agriculture du Midwest, il laissait pourtant ouverte la question de savoir comment articuler une telle histoire matérielle avec l'histoire des groupes sociaux, du syndicalisme et des rapports entre travail et capital. L'ouvrage de John Tully, à l'inverse de celui de Cronon, souffre peut-être du « défaut » inverse : insistant sur la constitution des rapports de production, il est souvent trop rapide sur les propriétés matérielles du caoutchouc lui-même, vite évacuées dans un chapitre général en début d'ouvrage. Autrement dit, ce livre propose une histoire « matérialiste » au sens marxiste traditionnel, mais pas dans le sens renouvelé qui intégrerait une étude précise des conditions matérielles de la construction du marché. Aller dans cette direction aurait peut-être supposé – pour reprendre une formule récente de Tim Mitchell à propos du pétrole – de « suivre le caoutchouc » dans ses différentes propriétés chimiques et physiques, au cœur des enjeux scientifiques et techniques qui furent posés par la



production des différents objets, mais aussi des conflits sociaux constitutifs du capitalisme.

Cet ouvrage, servi par un authentique talent de vulgarisation, est à la fois un travail de synthèse par un historien expérimenté et une recherche inédite d'histoire globale, fondée sur une grande diversité de sources. Il s'agit d'un ouvrage accessible et néanmoins précis, qui contribue à une meilleure connaissance de l'histoire sociale d'un secteur important, mais trop souvent sous-estimé, de la première et surtout de la deuxième Révolution industrielle. Mais ce n'est pas un livre qui fait avancer le projet d'une histoire « écosocialiste », qui serait soucieuse d'intégrer l'histoire sociale des rapports de production et l'histoire environnementale des soubassements matériels du capitalisme moderne. ■