

amy
goldstein

janesville

AMY GOLDSTEIN

JANESVILLE

Le 23 décembre 2008, en pleine crise économique, la dernière voiture General Motors produite par l'usine de Janesville sort de la chaîne de montage, avant que celle-ci ne ferme ses portes pour toujours. Lorsque le géant américain de l'industrie automobile annonce la fermeture, les habitants ne veulent pas y croire. Janesville a toujours su se remettre des aléas économiques de l'histoire.

C'est avec empathie et émotion qu'Amy Goldstein dresse alors le portrait quotidien des habitants de la ville : employés licenciés ou retraités, travailleurs sociaux, entrepreneurs locaux, médecins, figures syndicalistes, politiques et religieuses. Au-delà du choc des milliers d'emplois qui disparaissent, Amy Goldstein donne un récit attentif de la ville et ses habitants, et démontre la force de toute une communauté, déterminée à trouver les ressources pour se réinventer.

Janesville. Une histoire américaine est une histoire humaine : celle d'une ville industrielle des États-Unis qui tente de se relever après la fermeture de sa plus grande usine.

Parmi les 10 livres préférés du Président Obama en 2017

JANESVILLE

Amy Goldstein est journaliste et rédactrice au *Washington Post* depuis trente ans, où une grande partie de son travail a porté sur les enjeux de la politique sociale. En 2002, elle a reçu le Prix Pulitzer du reportage national. Elle a été membre de la Fondation Nieman pour le journalisme de l'Université Harvard et de l'Institut Radcliffe pour les études avancées. Elle vit à Washington, D.C.

AMY GOLDSTEIN

JANESVILLE
Une histoire américaine

Traduit de l'anglais (États-Unis)
par Aurélie TRONCHET

CHRISTIAN BOURGOIS ÉDITEUR ◊

Titre original :
Janesville: An American Story

Original English language edition © Amy Goldstein, 2017

© Christian Bourgois éditeur, 2019,

pour la traduction française

All rights reserved including the right of reproduction
in whole or part in any form.

This edition is published by arrangement with the original publisher
Simon and Schuster, Inc., New York.

ISBN 978-2-267-03119-5

*À Cynthia et Robert Goldstein,
qui m'ont appris à aimer – et à chercher – les mots
et qui n'ont jamais cessé d'essayer d'améliorer leur communauté.*

Sommaire

<i>Les gens</i>	13
<i>Prologue</i>	17

PREMIÈRE PARTIE 2008

1. Le téléphone sonne.....	25
2. La carpe qui nage dans Main Street	31
3. Craig	35
4. Une fête de départ à la retraite.....	41
5. Changements en août.....	47
6. Au Renaissance Center	55
7. Maman, qu'est-ce que tu vas faire?.....	59
8. « Vous n'êtes pas responsable de votre licenciement »	63
9. La Réserve Parker	67

DEUXIÈME PARTIE 2009

10. Rock County 5.0.....	73
11. Le quatrième dernier jour	79

12. La guerre des enchères	83
13. Vitesse Sonic	87
14. Que fait un syndicaliste?	93
15. Blackhawk.....	97
16. En tête de classe	103
17. Un plan et des signaux de détresse.....	107
18. La distribution alimentaire de fin d'année	111

TROISIÈME PARTIE

2010

19. Les derniers jours de Parker Pen	117
20. Devenir un nomade	125
21. La famille est plus importante que GM	131
22. Cordons d'honneur	139
23. Le jour où la Maison Blanche débarque en ville.....	145
24. La fête du Travail 2010	151
25. Le Projet 16:49	155
26. Se débrouiller	159
27. Des sacs pleins d'espoir.....	163

QUATRIÈME PARTIE

2011

28. L'ambassadrice de l'optimisme	169
29. Le contraire d'un maton.....	175
30. Voilà à quoi ressemble la démocratie	177

31. À l'heure de Janesville.....	187
32. Fierté et peur.....	191
33. La fête du Travail 2011.....	197
34. À la découverte de la Réserve.....	203
35. Après le service de nuit.....	209
36. En soirée chez Woodman.....	211

CINQUIÈME PARTIE
2012

37. SHINE.....	217
38. Les nomades de Janesville.....	227
39. La solidarité en chute.....	229
40. Enfants de nomades.....	235
41. Destitution.....	239
42. Un été difficile.....	247
43. Le candidat.....	249
44. La fête du Travail 2012.....	255
45. Flacons de pilules.....	259
46. Le Cercle des femmes.....	265
47. Premier vote.....	269
48. HealthNet.....	275
49. Encore une fois sans emploi.....	283

SIXIÈME PARTIE
2013

50. Les deux Janesville.....	293
51. Route de nuit.....	299

52. Les fluctuations du travail.....	305
53. Projet 16:49	309
54. Le verre plus qu'à moitié plein.....	311
55. Week-end de remise de diplôme.....	317
<i>Épilogue</i>	323
<i>Remerciements</i>	331

LES GENS

Les ouvriers de l'industrie automobile et leurs familles

Kristi Beyer – Employée pendant treize ans à Lear Corp., fabricant de sièges pour General Motors.

Les Vaughn

Mike – Employé pendant dix-huit ans à Lear Corp. ; président d'atelier pour le Local 95 de l'United Auto Workers¹.

Barb – Employée pendant quinze ans à Lear Corp.

Dave – Retraité de General Motors après trente-cinq ans à l'usine d'assemblage de Janesville ; vice-président du Local 95 de l'UAW.

Les Whiteaker

Jerad – Employé pendant treize ans à l'usine d'assemblage.

Tammy – Employée de saisie de données à temps partiel pour Home Entry Services.

Les jumelles, **Alyssa** et **Kayzia**.

Le cadet, **Noah**.

Les Wopat

Marv – Retraité de General Motors après quarante ans à l'usine d'assemblage ; ancien représentant du Programme UAW-GM d'Assistance

1. Antenne locale du Syndicat des ouvriers de l'industrie automobile. (*Toutes les notes sont de la traductrice.*)

aux employés; membre du Conseil des Autorités de surveillance du Comté de Rock.

Matt – Employé pendant treize ans à l'usine d'assemblage.

Darcy – Employée à temps partiel, garnit des présentoirs Hallmark.

Leurs filles, **Brittany**, **Brooke** et **Bria**.

Les autres ouvriers

Linda Korban – Employée pendant quarante-quatre ans chez Parker Pen.

Sue Olmsted – Employée pendant dix-neuf ans chez SSI Technologies, fabricant de pièces automobiles et industrielles.

Les personnalités politiques

Tim Cullen – Ancien et futur sénateur démocrate; coprésident du Groupe de travail pour le maintien de GM.

Paul Ryan – Membre républicain de la Chambre des Représentants des États-Unis, 1^{er} District du Congrès du Wisconsin.

Les éducateurs

Ann Forbeck – Assistante sociale; interlocutrice pour les étudiants sans domicile du secteur scolaire de Janesville.

Sharon Kennedy – Vice-présidente de la formation à l'Université technique de Blackhawk.

Deri Wahlert – Professeur de sciences sociales au Lycée Parker; créatrice de la « Réserve Parker ».

Les entrepreneurs

Diane Hendricks – Présidente d'ABC Supply Co., Inc., à Beloit; vice-présidente du programme de développement économique Rock County 5.0.

Mary Willmer – Présidente de communauté à la M&I Bank; vice-présidente de Rock County 5.0.

Les responsables locaux

Bob Borremans – Directeur exécutif du Conseil de formation des travailleurs du Wisconsin sud-ouest ; dirige le Job Center (agence pour l'emploi) du Comté de Rock.

Stan Milam – Ancien journaliste à la *Janesville Gazette* ; présentateur du *Stan Milam Show* à la radio WCLO 1230 ondes moyennes.

Prologue

À 7 h 07, la dernière Chevrolet Tahoe atteint le bout de la chaîne de montage. Il fait encore noir dehors, – 9 °C pour 84 cm de neige – presque un record pour décembre –, de la neige entassée et qui s'éparpille, portée par un vent piquant balayant les hectares de parking.

À l'intérieur de l'usine d'assemblage de Janesville, la lumière est éclatante et la foule dense. Les ouvriers qui s'apprêtent à sortir de l'usine vers un avenir incertain se tiennent aux côtés des retraités qui, eux, sont revenus, la poitrine serrée par l'incrédulité et la nostalgie. Tous ces GMeurs ont suivi le parcours sinueux de la Tahoe le long de la chaîne. Ils applaudissent, ils s'étreignent, ils pleurent.

La dernière Tahoe est une beauté. C'est un modèle LTZ noir, entièrement équipé de sièges chauffants, de roues en aluminium, d'un système audio Bose comprenant 9 enceintes, pour un prix catalogue de 57745 dollars, si le véhicule était à vendre dans cette économie où quasiment personne ne veut plus acheter de luxueux 4×4 General Motors.

Cinq hommes, dont un coiffé d'un bonnet de Père Noël, se tiennent devant le rutilant 4×4 noir en brandissant une large banderole dont les espaces blancs sont remplis de signatures d'ouvriers. « Dernier véhicule sorti de l'usine d'assemblage de Janesville », clame la bannière qui mentionne également la date, le 23 décembre 2008. La Tahoe est destinée à la société historique du Comté.

Des équipes de télévision venant d'aussi loin que les Pays-Bas et le Japon sont venues immortaliser ce moment où la plus ancienne usine du plus grand constructeur automobile du pays produit son ultime voiture.

De sorte que la fermeture de l'usine d'assemblage, deux jours avant Noël, est bien documentée.

Ceci est l'histoire de ce qui se passe ensuite.

Janesville, dans le Wisconsin, est située au trois-quarts du trajet de Chicago à Madison, sur l'autoroute 90 qui traverse l'Amérique d'une côte à l'autre. Le siège du Comté de Rock, qui comprend 63 000 habitants, est bâti le long d'un méandre de la Rock. Et à un endroit où le cours de la rivière se rétrécit, il y a l'usine d'assemblage.

General Motors a commencé à produire des Chevrolet à Janesville le jour de la Saint Valentin 1923. Pendant huit décennies et demie, cette usine, tel un puissant sorcier, a régi les rythmes de la ville. La station de radio synchronisait ses flashes d'information sur les horaires de changements d'équipe. Les prix des produits alimentaires suivaient les hausses de salaire de GM. Les gens programmaient leurs trajets dans la ville selon les passages quotidiens des trains de marchandise apportant les pièces et repartant avec les voitures, camions et 4×4 finis. Au moment de la fermeture de l'usine, les États-Unis connaissaient une crise financière écrasante qui a laissé une région frappée par les suppressions d'emplois et les baisses de salaire. Pourtant, les habitants de Janesville croyaient que leur futur serait à l'image de leur passé, qu'ils pourraient façonner leur destin. Ils avaient des raisons d'y croire.

Bien avant l'arrivée de General Motors, Janesville était une petite ville laborieuse, entourée par les terres agricoles fertiles du Wisconsin du sud. La ville tient son nom d'un colon, Henry Janes, et son histoire industrielle a débuté très tôt. Quelques années avant la guerre de Sécession, les aciéries Rock River Iron Works fabriquaient déjà des outils agricoles dans un ensemble de bâtiments, le long de Franklin Street. En 1870, un annuaire local des entreprises listait cinquante fabricants de chariots à Janesville. Une industrie textile s'est développée le long de la rivière – laine, puis coton. En 1880, 250 ouvriers, pour la plupart de jeunes femmes, tissaient dans les filatures de coton de la ville.

Au début du XXI^e siècle, Janesville comptait environ 13 000 habitants – des descendants des premiers colons de la côte Est et des immigrants venant, au fil des décennies, d'Irlande, d'Allemagne et de Norvège. Dans le centre-ville, Franklin et River Streets étaient bordées de fabriques. Milwaukee et Main Streets étaient occupées par des

boutiques, des bureaux et, à une époque, d'un saloon par tranche de 250 habitants. Les boutiques restaient ouvertes le samedi soir afin que les familles d'agriculteurs puissent venir en ville une fois leur semaine de travail achevée. Le pont de Milwaukee Street était encore en bois, mais des trams électriques, se déployant vers le nord et le sud depuis le centre-ville, avaient remplacé le vieux service de trolley tiré par des chevaux. Janesville était un pôle ferroviaire. Tous les jours, 64 trains de passagers, plus des convois de fret, s'arrêtaient en ville. Des matières brutes arrivaient pour les usines, des hommes politiques pour leurs tournées, et des stars du vaudeville pour des représentations au Myers Grand Opera House.

Deux personnalités se distinguent dans la longue histoire manufacturière de Janesville. Ce sont des capitaines de l'industrie du pays, inconnus de la plupart des Américains, mais des légendes pour tous les écoliers locaux. Ils ont façonné l'identité de Janesville en même temps que son économie.

Le premier a été George S. Parker, un jeune moniteur de télégraphe. Dans les années 1880, il déposa le brevet d'un stylo à plume amélioré et créa la Parker Pen Company. Très vite, Parker Pen s'est développée sur les marchés internationaux. Les stylos apparaissaient lors des signatures de traités entre dirigeants mondiaux et à des Expositions universelles. Parker Pen a donné à la ville une réputation et une portée démesurées. La société a rendu Janesville célèbre.

La seconde figure était un autre homme d'affaires perspicace, Joseph A. Craig, qui a su attirer l'attention de General Motors sur les talents de Janesville. Vers la fin de la Première Guerre mondiale, il a œuvré pour que GM s'installe en ville, tout d'abord pour y fabriquer des tracteurs. Au fil des années, l'usine de montage s'est agrandie jusqu'à atteindre 446 000 m², la surface de 10 terrains de football. L'usine comprenait plus de 7 000 ouvriers à son apogée et a permis la création de milliers d'emplois dans les entreprises voisines qui fournissaient des pièces. Si Parker Pen a rendu Janesville célèbre, GM a contribué à faire perdurer cette célébrité. C'était la preuve que Janesville était capable de surmonter l'adversité dans des circonstances difficiles, que la ville était apparemment immunisée contre les coups de l'histoire. Durant la Grande Dépression, l'usine a fermé – et a rouvert une année plus tard. Au cours d'un mouvement de grève par occupation, un événement majeur dans l'histoire ouvrière américaine, alors que des travailleurs

de l'automobile provoquaient ailleurs des émeutes, la paix régnait à Janesville. Durant la Seconde Guerre mondiale, l'usine a fabriqué des obus d'artillerie dans le cadre du plan national; la production a repris après la guerre, plus importante que jamais. Même quand les opportunités de l'industrie automobile ont commencé à baisser dans les années 1970, condamnant d'autres usines, la chaîne de montage de Janesville continuait toujours de fonctionner.

Alors, quand l'usine d'assemblage a cessé de produire, en ce matin glacial de décembre 2008, comment les gens de la ville auraient pu se douter que cette fois-ci serait différente? Rien, par le passé, ne les avait préparés à admettre qu'un nouveau retour en force ne les sauverait pas encore une fois.

Le travail qui a disparu – 9 000 personnes ont perdu leur emploi dans et autour de Janesville entre 2008 et 2009 – faisait partie des 8,8 millions d'emplois aux États-Unis emportés par ce qu'on a appelé la Grande Récession. Ce n'était pas, évidemment, la première fois que certaines communautés américaines connaissent une hémorragie d'emplois dans les industries qui les définissent. Les fabriques de textile de Lowell, dans le Massachusetts, ont fermé ou ont déménagé dans le Sud dès la Première Guerre mondiale. À Youngstown, en Ohio, le lundi noir de 1977 a commencé à effacer quelque 50 000 emplois dans l'industrie de l'acier et ses secteurs connexes. Mais cette importante récession – la pire crise économique depuis les années 1930 – a supprimé des emplois, non dans une seule industrie, ni dans un seul groupe de communautés infortunées, mais dans tous les domaines d'activité, de la côte Est à la côte Ouest, dans des endroits qui n'avaient jamais fait partie de la Rust Belt¹ ni même d'aucune région en difficulté économique, et qui n'avaient jamais imaginé être touchés à ce point. Des endroits comme Janesville.

Aujourd'hui, l'usine de montage est verrouillée derrière un périmètre de chaînes. Au-dessus du portique de l'entrée Art Déco, on peut encore voir le logo. Il consiste en la silhouette de trois roues dentées, contenant chacune un motif différent. Dans la roue de droite, le symbole GM. Dans celle de gauche, la crête de l'United Auto Workers.

1. « Ceinture de rouille » de l'ancienne industrie métallurgique dans le nord-est des États-Unis.