

La logique inhumaine de la mondialisation : un défi pour les syndicats européens¹

De 20 à 25.000 manifestants, « solidaires pour l'emploi », ont défilé ce samedi 2 décembre, dans les rues de Bruxelles, en soutien aux travailleurs de VW Forest. Un succès, dans un contexte plus difficile encore que lors des restructurations des précédentes décennies. Les syndicats européens sont au pied du mur.

“On n'était que des machines” se scandalise ce monteur de 33 ans, neuf ans d'ancienneté à VW-Forest. Il avait perdu ses illusions depuis belle lurette : « on savait que les parts du gâteau seraient distribuées en novembre. On savait aussi que ce serait difficile. Mais à ce point... » Et il évoque son expérience faite d'une aggravation constante des conditions de travail : suppressions d'emplois, flexibilité, polyvalence, recours croissant aux sous-traitants, augmentation des cadences. « En 2004, on montait 280 véhicules en huit heures. Aujourd'hui, 370, avec un cinquième de personnel en moins. Tout cela sous la pression du chantage à l'emploi. Ce témoignage donne une idée du climat qui règne dans l'entreprise bruxelloise. Et déjà, de nouveaux « efforts » sont annoncés pour ceux qui, peut-être, sauveront leur peau après les milliers de licenciements annoncés.

Des « froussards » ?

La semaine dernière, un de nos collaborateurs croyait pouvoir écrire que « la solidarité n'est plus ce qu'elle était (...) La mobilisation flanche. Les piquets de grève sont riquiqui. La règle du profit inspire davantage la frousse que la révolte. » Des froussards, les travailleurs de VW qui ont subi ces dernières années des trains successifs de restructuration et de rationalisation, qui ont vécu dans une angoisse permanente et qui étaient sous le choc de la décision de la société de Wolfsburg d'envoyer des milliers d'emplois à la casse ?

La solidarité n'est plus ce qu'elle était ? De tels propos, écrits sans doute dans l'excitation de l'indignation, sans guère de recul, n'aident guère des travailleurs « maqués » dont ce collaborateur semble, comme a priori, regretter l'insuffisance de mobilisation.. Ils ne sonnent guère comme un témoignage de solidarité dont, à tout le moins, les Vwistes ont un urgent besoin. Les reportages télévisés s'ils ont montré de l'abattement chez beaucoup, a aussi révélé une grande colère intérieure ou clamée contre la multinationale et le système économique qui lui dicte la logique de ses actes asociaux. Et si des divergences existent entre les salariés et certains de leurs délégués – et elles existent -, il conviendra de les évoquer dans les instances responsables. S'entredéchirer en interne serait en effet un joli cadeau à la direction.

La longue liste des drames sociaux

On verra si la solidarité, non seulement à l'entreprise, mais aussi au plan national et international, était à la hauteur de ce qu'elle fut lorsque l'usine Renault-Vilvorde fut rayée de la carte industrielle du pays ou lorsque les forges de Clabecq furent fermées. Il est vrai que les restructurations tueuses d'emplois des années 1970 et 1980 dans la sidérurgie et la métallurgie jetèrent des milliers de travailleurs dans la rue. Les métallos allemands ont assuré les collègues belges de leur appui. Mais on s'est rendu compte aussi que les questions soulevées par ces révoltes sociales appellent des réponses nouvelles. Renault-Vilvorde et Clabecq sont des noms qui appartiennent à l'histoire sociale. Cockerill-Sambre, déjà objet d'une sanglante fusion de la sidérurgie wallonne, balancée au vent des jeux boursiers, s'est racrapotée et s'appelle désormais Mittal. Et, pour prendre un autre exemple spectaculaire, ACEC, le géant carolo de l'électromécanique, balancé d'une multinationale à l'autre après avoir été sacrifiée par la Société Générale de Belgique, a tout simplement disparu, dépecé par des financiers qui se moquent comme

¹ Analyse parue dans le N° 297 du *Journal du mardi*, 5 décembre 2007.

d'une guigne de l'emploi, pourvu que soit assuré un rendement maximal aux placements des actionnaires. A Jupille dans la région liégeoise, les dirigeants et les actionnaires de la multinationale américaine Kraft viennent de décréter la fermeture pure et simple de son site et la liquidation de 93 emplois directs. Une société en difficulté ? En 2005, Kraft a réalisé plus de 2,5 milliards de bénéfices nets. Mais en 2006, prenant prétexte de l'augmentation des prix des emballages et des matières premières, elle annonçait 8.000 suppressions d'emplois. Son précédent plan de « restructuration » avait déjà coûté 5.500 postes de travail.

Les victimes collatérales

Telles sont les règles du jeu dans tous les secteurs. L'automobile n'y échappe pas. Et les victimes « collatérales » ne se comptent plus. Avec les sous-traitants, on parle de 10.000 emplois liquidés à la suite du sale coup porté à VW, fournisseurs de garnitures de portes, de pneus, de panneaux de porte ou de pare-chocs. Là encore au nom de la même logique de rentabilité maximale. « La sous-traitance a été développée pour baisser les coûts salariaux et le pouvoir syndical » note Guy Heyrman, secrétaire de la FGTB. Et tous ceux-là, souvent jeunes et peu qualifiés, ne bénéficieront pas des primes de départ espérées par les travailleurs de Volkswagen.

On présente comme une lueur d'espoir pour Forest la construction de la nouvelle Audi A1 à partir de 2009. Mais même prise, cette décision, semble-t-il, si elle limiterait les dégâts, laisse bien des questions ouvertes. Plusieurs milliers d'emplois directs et indirects restent sacrifiés. Et que se passera-t-il d'ici là, en 2007 et 2008 ? N'y a-t-il pas là une manœuvre pour calmer le jeu et diviser les travailleurs ? Martin Winterkorn, le patron de VW a déclaré qu' « *il faudra examiner si du point de vue économique, c'est faisable. Avec quel volume et quel nombre de travailleurs.* » Selon les syndicats, la production de 60.000 Polo ne suffirait pas à faire survivre l'usine durant deux ans. Il faudrait au moins 50.000 Golf en plus par an. Et qu'en sera-t-il des salaires ? En outre, même en cas d'arrivée d'un nouveau modèle à terme, ce ne sera pas sans « contre-partie » ; la direction a déjà annoncé, en toute hypothèse, une nouvelle compression des coûts de production. Comme en Allemagne où les ouvriers ont été contraints d'accepter un allongement de la durée hebdomadaire du travail pour un salaire égal ? La direction parle d'une baisse des coûts de 15 à 20%.

Dans toute l'Europe

« *Il n'y aura pas de nouveau Renault-Vilvorde* » avaient promis les dirigeants européens en 1997. On voit aujourd'hui où en est l'Europe sociale. Aucune mesure concrète n'a été prise pour contrer les drames provoqués par des restructurations motivées par la course aux dividendes. La même logique guide les décisions de PSA (Peugeot-Citroën) de fermer leur usine de Rayton en Grande-Bretagne et d'annoncer 10.000 suppressions d'emplois en Europe de l'Ouest. Et 8000 en France. Ou de Renault, encore, qui va réduire ses effectifs de 1.200 postes de travail en Espagne, à Palencia et Valladolid.

Le syndicalisme européen est face à un défi de plus, quand des travailleurs belges reprochent à leurs collègues allemands de les sacrifier pour sauver leur propre gagne-pain. On le vérifie à nouveau, dans cette Union européenne, les travailleurs sont livrés à la loi d'airain d'une « concurrence libre et non faussée » pour reprendre les termes du défunt projet de Constitution européenne. Mais en fait de concurrence, c'est d'abord entre les salariés qu'elle s'organise. Depuis l'annonce, mardi, du plan de suppression de 4.000 à Forest, la tentation est grande parmi les métallos belges d'imputer au syndicat IG Metall, une responsabilité directe dans la casse des emplois. « Il y a eu des réflexes nationalistes, reconnaît Marc Jaspers, dirigeant du syndicat social-chrétien belge CSC, en charge des sous-traitants de Volkswagen à Forest. Mais nous ne devons pas attribuer à un syndicat la responsabilité d'une décision économique. Nous savons cependant qu'IG Metall fonctionne selon le principe de la cogestion,

et qu'il participe à des décisions prises à des niveaux de responsabilité élevée. Cela montre la nécessité de tenir des discussions importantes entre syndicalistes d'un pays à l'autre. L'Europe sociale, ici, n'a pas joué son rôle. Il ne faut pas jouer les travailleurs les uns contre les autres, mais affaiblir le patronat. » Que vaut aujourd'hui le syndicalisme européen ? Selon la fédération européenne des métallurgistes (FEM), il faudrait parvenir à une « information consultation » entre les syndicats eux-mêmes. « *Les syndicats de la métallurgie n'accepteront jamais que l'on joue un site de production contre un autre* », prévient dans un communiqué Peter Scherrer, secrétaire général de la FEM. « *Une restructuration à l'échelle européenne nécessite une réponse européenne qui ne peut être que celle de la solidarité européenne.* » Dans cet esprit, alors que les organisations syndicales belges appelaient à la manifestation internationale, à Bruxelles, la FEM convoquait une rencontre de tous les syndicats concernés par le plan en gestation chez Volkswagen.

« La première réaction des Belges, c'est d'imaginer ou de constater que les Allemands ont pris une décision qui ferait d'eux les gagnants de l'affaire, » commente Christian Pilichowski, responsable Europe et International à la FTM-CGT. « *Mais c'est, je crois, un raisonnement trompeur car c'est la logique de ce système de course aux profits qui génère des perdants et des gagnants. Et les salariés ne sont que dans un seul camp, et c'est le même pour tous, qu'ils soient belges ou allemands, c'est le camp de ceux qui font les frais de cette course aux profits. À mes yeux, les seuls gagnants dans cette affaire, ce sont les actionnaires. Dès lors, les syndicats doivent solliciter des mobilisations conjointes de tous les salariés concernés. On doit également penser aux travailleurs des sous-traitants qui, en cascade, ne vont sans doute pas tarder à payer la note eux aussi. De manière plus globale, cette affaire démontre aussi l'importance des comités d'entreprise européens (CEE), dont le fonctionnement ne répond pas aux besoins. On promet depuis 1999 au syndicalisme européen la révision de la directive sur les CEE, mais nous l'attendons toujours... On doit réussir à élargir les pouvoirs d'intervention dans les grands groupes, par exemple, en prenant mieux en compte les sous-traitants. On voit combien c'est crucial, en particulier, dans le secteur automobile. »*