



La direction de la multinationale General Motors veut supprimer 1400 postes de travail sur un total de 4500 travailleurs chez Opel Anvers. Après l'hécatombe d'emplois à Volkswagen, c'est un nouveau coup dur pour les travailleurs de l'industrie automobile en Belgique. Et il est à nouveau frappant de constater que ce sont toujours les travailleurs qui doivent payer les erreurs de calcul et la mauvaise gestion de la direction, tandis que les bénéfices sont largement suffisants pour financer la restructuration, sans toucher à un seul emploi. Les travailleurs sont dans l'incertitude sur le futur de leur entreprise, mais ils savent d'ores et déjà que la nouvelle Opel Astra sera produit ailleurs.

Opel Anvers fait partie de l'entreprise General Motors Europe, qui fait à son tour partie de la multinationale nord-américaine General Motors, le plus grand producteur de voitures dans le monde. En Europe, l'entreprise emploie 60.000 personnes et vend 2 millions de voitures par an. Le groupe est connu pour la marque Opel, mais produit aussi Chevrolet, Cadillac et Saab. Opel-Vauxhall était selon General Motors pendant les six dernières années la marque en Europe qui se vendait le mieux. Le groupe General Motors occupe 9% du marché européen.

Enormes bénéfices

L'année dernière, le groupe General Motors a de nouveau engrangé d'énormes bénéfices. Le

Écrit par David Dessers

Vendredi, 20 Avril 2007 01:00 - Mis à jour Mardi, 10 Juillet 2007 09:35

patron Rick Wagoner déclarait: "2006 devait devenir pour General Motors "a big year" et c'est devenu une réalité avec un chiffre d'affaires de 207 milliards de dollars et une bénéfice net de 26 milliards de dollars. » Et l'entreprise d'Opel à Anvers a contribué à ce résultat et on voit aujourd'hui comment en sont remerciés les travailleurs.

Mais le problème fondamental dans l'industrie automobile est celui de la surproduction périodique, un exemple typique de l'irrationalité capitaliste. D'un côté, la concurrence sur le marché mondial se durcit, de l'autre côté le lancement de chaque modèle finit par une surproduction structurelle. Ajoutez à cela la pression permanente des actionnaires qui exigent un « return on investment » (un retour sur leurs investissements) de plus en plus élevé et rapide et vous avez l'explication des restructurations et des licenciements à répétition dans l'industrie automobile mondiale.

Pas de travailleurs jetables comme des Kleenex

Les syndicats ne doivent se plier à la tendance de plus en plus forte dans le capitalisme actuel vers le « travail kleenex » : si le marché ne fonctionne pas bien, si la vente stagne ou si les pronostics des directions d'entreprises sont trop optimistes, n'est absolument pas aux travailleurs de payer la facture. Ils n'ont pas à payer les pots casser d'un système économique capitaliste dans lequel ils n'ont aucun pouvoir de décisions ou de contrôle, aucune responsabilité.

Malgré tout, on constate que certains dirigeants syndicaux semblent se résigner et se plient à la logique patronale. Herwig Jorissen, big boss de la FGTB-métal flamande a ainsi déclaré dans le journal De Morgen « être content » que l'usine ne ferme pas entièrement ses portes ! « Pour le reste, on ne peut pas reprocher grand-chose à la direction syndicale, » dit-il. « Verhofstadt a fait des efforts pour l'industrie automobile et nous ne pouvons pas lui reprocher grand-chose, entre autre grâce à une diminution des charges patronales sur le travail en équipes. Les syndicats ont conclu un accord en acceptant le travail flexible, mais ces efforts n'ont pas été rémunérés. » Autrement dit, Jorissen démontre lui-même que sa stratégie d'acceptation des diktats patronaux en faveur de plus de flexibilité ne garantit rien du tout. Et qu'on n'y peut rien, ni sur le terrain de l'interpellation des responsabilités politiques. Bref, le fatalisme à l'état pur !

Contre-pouvoir

Écrit par David Dessers

Vendredi, 20 Avril 2007 01:00 - Mis à jour Mardi, 10 Juillet 2007 09:35

De telles déclarations ne peuvent que démobiliser alors que l'heure est à la lutte la plus large, unitaire et déterminée possible afin de maintenir tous les emplois et d'exiger le remboursement des aides publiques accordées à Opel. La construction d'un contre-pouvoir syndical dans les grandes entreprises multinationales ne viendra pas en faisant des concessions avec le gouvernement et au patronat.

Nous optons pour l'orientation inverse : plus d'action syndicale directe, internationaliste et unifiée autour de revendications qui vont vers une harmonisation des droits sociaux vers le haut et pas vers le bas. Ainsi qu'une loi interdisant tout licenciement dans les entreprises faisant des bénéfices et tout licenciements collectifs partout ailleurs. Sans oublier l'exigence du remboursement des aides publiques au patronat. De telles revendications peuvent unifier et déclencher une dynamique de lutte offensive. Et il peut être possible de gagner sur le refus de tout licenciement si les travailleurs d'Opel Anvers obtiennent une solidarité réelle des autres filiales de l'entreprise et des autres secteurs en Belgique, dans le cadre d'actions syndicales interprofessionnelles et européennes. Ce n'est en tous les cas pas cirant les bottes du patronat qu'on lui fera entendre raison. C'est par la lutte qu'un autre rapport de forcen favorable aux salariés, pourra s'imposer.