

GM annonce la fermeture de l'usine Opel d'Anvers

Le poison nationaliste des syndicats

Par Dietmar Henning, 26 janvier 2010

Jeudi dernier, General Motors en Europe a annoncé son intention de fermer l'usine Opel d'Anvers, en Belgique. Le patron de GM Europe, Nick Reilly, a dit que la production cessera en juin ou en juillet de cette année et que les 2 600 travailleurs restants de l'usine allaient aussi perdre leur emploi.

Alors que certains comités d'entreprise et syndicats critiquent la décision, le fait est que la fermeture de l'usine d'Anvers faisait, depuis le début, partie de la stratégie élaborée par le plus gros syndicat allemand, le syndicat de la métallurgie IG Metall.

Le président du comité d'entreprise du groupe Opel en Europe, Klaus Franz, a appuyé la fermeture de l'usine d'Anvers comme faisant partie de l'offre publique d'achat d'Opel par l'équipementier canado-autrichien Magna. GM, qui est présentement détenu à 60 pour cent par le gouvernement américain, a adopté le projet de suppression d'emplois du syndicat et rejeté l'offre de Magna dans le but de garder le contrôle de ses opérations en Europe. ([Les travailleurs d'Opel manifestent à Anvers pour la défense de leurs emplois Les comités d'entreprise et les syndicats préparent une trahison](#))

Les syndicats allemands et européens ont cherché à répandre systématiquement le poison du nationalisme parmi les travailleurs de l'automobile. Ils ont œuvré à supprimer toute action de solidarité des travailleurs de l'automobile européens en soutien à leurs camarades de travail chez GM aux Etats-Unis lorsque l'entreprise avait annoncé ses projets de fermer 14 usines américaines, avec la suppression de 27 000 emplois et la réduction des salaires et des bénéfices des travailleurs restant dans l'usine. L'IG Metall a même déclaré que « les Américains étaient responsables » de la difficile situation économique d'Opel et le syndicat a fait campagne en faveur d'une séparation d'Opel des opérations de GM.

Franz et les présidents des comités d'entreprise des usines allemandes d'Opel ont travaillé en étroite collaboration avec le gouvernement allemand qui avait soutenu l'offre d'achat de Magna pour ses propres raisons géostratégiques.

Le projet de Magna était fondé sur la coopération avec la Russie et aurait procuré à l'industrie automobile russe un accès à GM et au savoir faire technologique d'Opel. Ceci aurait fait un contrepoids d'une grande utilité pour le gouvernement et les intérêts économiques allemands face aux principales entreprises automobiles américaines.

Le président de l'IG Metall, Berthold Huber, s'est rendu à Moscou pour y rencontrer le premier ministre russe Vladimir Poutine afin d'exprimer son soutien à la vente d'Opel à Magna et à son partenaire, la banque russe Sberbank.

GM (et le gouvernement américain) se sont prononcés contre la vente d'Opel à Magna en grande partie pour contrecarrer les efforts des constructeurs automobiles russes en vue d'acquérir la technologie occidentale.

Au cours de tout ce processus de manigances avec les gouvernements allemand et russe, le principal rôle des comités d'entreprise et des syndicats a été de supprimer toute action conjointe des travailleurs européens.

L'opportunisme nationaliste des syndicats en Allemagne a été égalé par les bureaucraties syndicales des autres pays. A Anvers, le secrétaire du comité d'entreprise, Rudi Kennes, a déclaré que si une usine devait fermer, ce devrait être celle de Bochum en Allemagne. A Bochum, les comités d'entreprise ont plaidé pour la fermeture d'Anvers.

En Grande-Bretagne, le syndicat Unite a conclu un marché avec le gouvernement travailliste droitier du pays pour sauver les emplois britanniques chez Vauxhall, la filiale de GM, aux dépens des travailleurs des usines Opel sur le continent européen.

Le message des syndicats était le même dans tous les pays où sont implantées les usines Opel et Vauxhall : « Nous sommes plus rentables et nous sommes prêts à faire des concessions plus importantes que les usines automobiles des autres pays. C'est aux autres de tomber sous le couperet ! »

Les comités d'entreprise européens ont réclamé une réunion à l'usine d'Anvers pour demain mardi. Les travailleurs devraient traiter cette réunion avec le mépris

qu'elle mérite. Les grosses huiles des syndicats et des comités d'entreprise cherchent à brouiller les pistes en dissimulant le rôle influent qu'ils ont joué dans le dégraissage d'Opel.

Alors que Klaus Franz critique à présent publiquement le patron de GM Reilly, les deux hommes travaillent ensemble à huis clos depuis quelque temps, et Anvers n'est que la partie visible de l'iceberg.

Reilly exige la suppression de 8 300 emplois sur un effectif de 50 000 que compte Opel-Vauxhall en Europe, y compris 1 800 licenciements à Bochum. GM escompte également une réduction massive des salaires des travailleurs gardant leur emploi, réalisant ainsi l'économie totale de 265 millions d'euros qui avait été garantie par les comités d'entreprise lors de leurs négociations pour le compte de Magna.

Le seul point élaboré par les comités d'entreprise et qui n'a pas encore été accepté par GM est un projet de création d'une société par actions (trust) dans laquelle les travailleurs « investissent » sous forme de réduction de salaires en échange d'une action des opérations d'Opel, la société étant dirigée et gérée par les syndicats allemands. Ceci n'est rien d'autre qu'un plan en faveur des dirigeants syndicaux leur permettant de tirer profit personnellement de la destruction des emplois et du niveau de vie de leurs propres adhérents.

Aux Etats-Unis, le syndicat américain de l'automobile (UAW) est devenu le plus important actionnaire de GM après le gouvernement américain, suite à la déclaration d'insolvabilité acceptée par l'UAW. Le syndicat possède à présent 17,5 pour cent de l'entreprise réorganisée et les dirigeants syndicaux se frottent les mains à l'idée de s'enrichir au fur et à mesure que l'entreprise redevient profitable sur la base d'une exploitation de plus en plus grande des travailleurs de GM.

Ceci devrait être un avertissement pour les travailleurs d'Opel et de Vauxhall. En l'absence d'une action conjointe pour empêcher la fermeture de l'usine d'Anvers, il y aura davantage de licenciements et de concessions. Les prochaines victimes seront vraisemblablement en Allemagne.

En annonçant la fermeture de l'usine belge, Reilly a averti qu'il y aurait d'autres fermetures au cas où les salariés manqueraient d'apporter « leur part au concept de restructuration. » Selon les rapports des médias, les candidats probables pour une fermeture dans un avenir proche sont les usines allemandes de Bochum et d'Eisenach.

Le gouvernement allemand que dirige la présidente de l'Union chrétienne démocrate, Angela Merkel, soutenait à l'origine le projet de Magna, tout en remettant à plus tard toute action décisive durant la période précédant les élections législatives de septembre dernier. A présent, plus besoin de prendre des gants.

Le nouveau gouvernement, dirigé par Merkel en coalition avec le Parti libéral démocrate, est occupé à préparer des attaques sans précédent contre toutes les sections de la classe ouvrière, y compris les travailleurs de l'automobile. Il continue de compter sur les syndicats pour l'application de son programme de guerre de classe. Le gouvernement a clairement montré qu'il soutenait la fermeture de davantage d'usines Opel et les syndicats ont promis d'agir « de façon responsable » durant l'actuelle crise financière, c'est-à-dire d'offrir davantage de concessions durant le cycle actuel de négociations salariales.

Les syndicats existants sont des pièges pour la classe ouvrière internationale. Dans la situation de crise économique mondiale, les syndicats s'allient plus ouvertement et plus étroitement que jamais à leur gouvernement respectif en recourant au poison du nationalisme pour monter les travailleurs les uns contre les autres.

Les emplois des travailleurs de n'importe quel pays ne peuvent être défendus que sur la base d'un programme pour la défense des emplois de tous les travailleurs dans tous les pays. Le combat pour un tel programme requiert que les travailleurs refusent la politique nationaliste et pro-capitaliste des syndicats et des comités d'entreprise et rompent avec ces appareils droitiers.

Il faut construire de nouvelles organisations de lutte. Des comités d'action doivent être mis en place par la base dans chaque usine et qui soient indépendants des syndicats et des comités d'entreprise. Le premier principe de tels comités doit être la lutte pour l'unité internationale de tous les travailleurs de l'automobile sur la base d'une perspective socialiste.

La défense des emplois doit devenir le point de départ d'une offensive politique visant à exproprier les principaux groupes automobiles et les banques en les soumettant au contrôle démocratique de la classe ouvrière et en les plaçant à la disposition de la société en général.