

<https://www.pressegauche.org/Etats-Unis-La-grève-des-travailleurs-de-GM-face-a-divers-defis>



Etats-Unis. La grève des travailleurs de GM face à divers défis

- International - États-Unis -



Date de mise en ligne : mardi 1er octobre 2019

Copyright © Presse-toi à gauche ! - Tous droits réservés

Alors que la grève de GM entre dans sa deuxième semaine [la grève a commencé le 16 septembre et est encore en cours le 26 septembre - voir l'[article publié sur À l'encontre](#) le 18 septembre], les travailleurs et travailleuses augmentent la pression sur l'entreprise et ses briseurs de grève - et les coûts pour GM sont en hausse.

Tiré de [À l'encontre](#).

La grève des travailleurs de l'automobile [organisés dans UAW : United Auto Workers] contre General Motors (GM) s'intensifie et trouve son expression sur les piquets de grève. Malgré des « négociations quotidiennes », la deuxième semaine est marquée par une impasse. La première semaine, des syndicalistes ont été arrêtés, des candidats aux primaires démocrates se sont montrés aux piquets et des rumeurs ont circulé selon lesquelles la grève pourrait se prolonger au-delà d'un accord de principe étant donné la ratification par un vote d'un possible accord.

Les travailleurs de l'automobile n'ont toujours pas reçu leur indemnité [allouée par l'UAW] de grève de 250 dollars par semaine et, la semaine dernière, GM a annulé l'assurance maladie des 49 000 grévistes sans préavis [assurance liée à l'entreprise]. L'UAW utilisera son fonds de grève de 750 millions de dollars et COBRA [Consolidated Omnibus Budget Reconciliation, fonds qui assure l'assurance maladie en cas de perte d'emploi] pour maintenir l'essentiel de leur revenu et couverture maladie. Mais l'entreprise est aussi frappée.

La firme d'investissement Citigroup estime que la grève pourrait coûter entre 50 et 100 millions de dollars par jour à GM, mais Kristin Dziczek, du Center for Automotive Research, affirme que les coûts vont augmenter à mesure que le conflit se poursuit.

« Les coûts sont comme une pyramide, ils commencent petit à petit et deviennent de plus en plus grands avec le temps », a déclaré M. Dziczek. « GM peut facilement compenser la production perdue pendant une courte période, mais une fois que vous avez épuisé les stocks, que vous perdez des revenus liés à la distribution et que la chaîne d'approvisionnement est affectée, les coûts augmentent. »

Les analystes de l'industrie chez Cox Automotive ont estimé, le 11 septembre, que GM dispose d'un stock de véhicules pour soixante-dix-sept jours.

Piquets sous menace d'arrestations

Plusieurs rapports font état de menaces de la police d'arrêter des grévistes ou de les emprisonner pour avoir empêché des véhicules d'entrer dans les installations de GM.

Mardi dernier, lors d'un piquet à Burton, au Michigan, des semi-remorques qui transportaient certainement des pièces dans un centre de distribution de pièces de rechange ont été forcés de laisser tourner le moteur au ralenti à l'extérieur, ce qui a gêné la circulation. Selon les médias, la police a menotté et détenu des syndicalistes, mais aucune arrestation n'a été effectuée.

Pendant ce temps, à Spring Hill (Tennessee), Heather Monoski, membre du syndicat, a posté une vidéo en direct sur Facebook montrant comment le syndicat a empêché des transporteurs non syndiqués d'entrer dans l'usine et des

camions chargés de sortir. Dix voitures de police sont visibles proches des lieux.

Le lendemain, après l'annonce de l'annulation de l'assurance maladie par GM, neuf membres de la section locale 1853, dont le président, ont été arrêtés pour avoir empêché des véhicules d'entrer dans l'immense usine de GM à Spring Hill (Tennessee), la plus vaste en Amérique du Nord. Vendredi 20 septembre, GM a allégué que des membres du syndicat avaient mis des clous sur la route pour empêcher l'arrivée de briseurs de grève. Dimanche, un tribunal de la chancellerie du Tennessee [instance juridique spécifique pouvant donner une injonction, par exemple lorsqu'une activité est interrompue] avait émis une injonction interdisant au syndicat d'empêcher quiconque d'entrer ou de sortir de l'entreprise ou d'endommager un bien ou ceux de GM.

« Le problème que nous avons, c'est que l'entreprise a embauché deux fois plus de personnel de sécurité et que, légalement, nous ne pouvons pas entraver la circulation, de sorte que la police escorte les véhicules lorsqu'ils font face aux piquets », a déclaré Jessie Kelly, membre de la section locale 160 d'UAW au Tech Center de GM à Warren, Michigan.

Nous avons 550 travailleurs d'Aramark qui font des travaux d'assainissement et des travaux « non stratégiques » sur le site qui ont fait grève la veille parce qu'ils n'ont pas eu une augmentation depuis des années », a dit Jessie Kelly.

Les préposés à l'entretien [conciergerie au sens large] d'Aramark gagnent 15,18 dollars de l'heure et sont membres de l'UAW dans la même section locale. « GM a embauché d'autres entreprises sous-traitantes pour venir faire des travaux d'assainissement et d'installation. Nous avons donc 120 briseurs de grève sur notre site à l'heure actuelle », dit Jessie Kelly.

Maintenir la position

Les piquets de grève sont appuyés par divers syndicats, y compris celui des camionneurs - les Teamsters - qui chargent les véhicules prêts et les livrent aux concessionnaires.

« Nos règlements municipaux nous empêchent de franchir les piquets de grève, mais GM avait tellement de terrains d'entreposage supplémentaires que l'UAW se bat pour les faire fermer mais je pense qu'ils ont échoué dans la plupart des cas », a déclaré Clay Burgoon, un camionneur de 34 ans qui vit à Fort Wayne dans l'Etat d'Indiana.

Lorsque les voitures sont entreposées à l'extérieur du site de production et qu'il n'y a pas piquets, les Teamsters sont tenus par contrat de faire le travail.

Pourtant, Clay Burgoon a indiqué : « Il n'y a qu'un nombre limité d'unités et une fois qu'elles sont épuisées, l'impact de la grève s'installe vraiment. »

Dans de nombreuses usines, une partie du travail spécialisé d'aménagement des sites de production est effectuée par des travailleurs syndiqués de la construction, en particulier pour les grands projets.

« Lorsque nous avons appris qu'une grève approchait, nous nous sommes préparés, nous avons tous apporté nos outils à la maison et nous avons dit à la direction que nous ne viendrions pas travailler s'il y avait des piquets », a déclaré Justin Steenbergh, un collègue électricien qui était l'un des quelque cinquante électriciens de la IBEW(International Brotherhood of Electrical Workers) travaillant au Centre technique (Tech Center).

« Notre syndicat nous a assuré une mise à pied temporaire pour que nous puissions retourner auprès de notre entrepreneur une fois la grève terminée », a déclaré Justin Steenbergh. « Il y a trois jours, on a appris que GM faisait pression sur nos employeurs en leur disant qu'ils violaient le contrat parce que nous n'occupions pas nos emplois dans les installations de GM. J'ai entendu dire qu'ils menaçaient de poursuivre nos employeurs. »

Superior Electric Electric Great Lakes Co, un entrepreneur du Tech Center, a refusé de répondre lorsqu'on lui a demandé si GM avait exercé des pressions sur l'entreprise.

Une grève qui manque de visibilité

Les candidats démocrates à la présidence montrent leur soutien aux grévistes. Elizabeth Warren, Joe Biden, Amy Klobuchar et Tim Ryan ont tous visité des piquets de grève. Bernie Sanders a fait la même chose ce 25 septembre.

Le soutien très visible de Sanders a contribué à faire de la grève des travailleurs des télécommunications de 2016, contre Verizon [importante entreprise de télécommunications], une sorte de référendum national sur la cupidité entrepreneuriale. Si l'UAW adoptait cette stratégie, la même chose pourrait être vraie pour la grève contre GM, une entreprise qui a réalisé des profits à hauteur de 35 milliards de dollars au cours des trois dernières années. Les salaires horaires moyens corrigés de l'inflation ont chuté de 24% depuis 2002 pour les travailleurs de l'automobile

Mauvais précédents

L'accord contractuel signé par UAW interdit techniquement les fermetures d'usines, mais GM a fermé des usines et supprimé des emplois en toute impunité.

A l'occasion de la fête de Thanksgiving [fin novembre 2018], GM a annoncé qu'elle allait « fermer » trois usines d'assemblage et deux petites usines fabriquant des transmissions à Detroit-Hamtramck, Lordstown, en Ohio ; Oshawa, en Ontario ; Warren, au Michigan ; et Baltimore, au Maryland.

Des travailleurs suspicieux pensaient que GM voulait tenir en otage les 6000 emplois de ces usines pour exiger d'autres concessions de la part des syndicats américains et canadiens [UAW organise conjointement les travailleurs de l'automobile aux Etats-Unis et au Canada].

Ces soupçons ont été confirmés : au dernier moment avant le début de la grève, GM a proposé de produire des batteries pour les véhicules électriques dans l'entreprise à Lordstown, site de l'une des usines sans affectation et où 4500 travailleurs de l'automobile étaient auparavant employés. Mais il y avait un piège : ces emplois seraient rémunérés à un niveau de salaire semblable à celui des fournisseurs de pièces automobile, soit environ 17 dollars l'heure, comparativement à celui des monteurs disposant du niveau 1 du salaire [Tier One], qui gagnent environ 31 dollars.

L'UAW a créé un mauvais précédent en 2009 lorsqu'il a accepté de faire passer l'échelle salariale de 15 dollars à 17 dollars dans une usine de GM à Brownstown, dans le Michigan, qui assemblait des batteries pour la Chevrolet Volt, l'usine maintenant abandonnée. Aujourd'hui, non seulement l'UAW doit se sortir du guêpier créé par ses concessions contractuelles, mais il doit aussi faire face à la façon dont la production à venir des véhicules électriques (VE) va restructurer l'industrie d'une manière qui supprimera des emplois.

Un livre blanc de l'UAW, publié au printemps de cette année, expose de manière frappante les enjeux du passage du moteur à combustion thermique aux moteurs électriques : les VE nécessitent moins de pièces et moins d'emplois

pour la fabrication et beaucoup de pièces sont maintenant fournies par des entreprises non syndiquées ou sont importées. On s'attend à ce que les VE accroissent considérablement leur part du marché de l'automobile au cours des prochaines décennies, pour atteindre 10% au milieu de 2020 et plus de la moitié d'ici à 2040. GM s'est engagé à introduire vingt nouveaux modèles de VE dans le monde au cours des quatre prochaines années.

L'UAW veut s'assurer que les travailleurs ne paient pas le prix ou les risques liés à la transition de l'automobile. Or, à ce jour, le syndicat a peu fait pour développer une vision audacieuse de l'industrie ou pour aligner ses intérêts et ses luttes sur ceux des environnementalistes qui luttent pour un Green New Deal.

Rumeurs de ratification

Si le syndicat parvient à un accord de principe avec l'entreprise, le Conseil GM de l'UAW peut demander soit de mettre fin à la grève et de faire revenir les salariés au travail pendant le vote de ratification, soit de rester en grève jusqu'à la fin de ce vote. Selon le Detroit Free Press, des sources anonymes du Conseil ont indiqué que la grève se poursuivra probablement jusqu'à la ratification du contrat, ce qui pourrait prolonger d'une semaine la durée des piquets de grève. Traditionnellement, le syndicat a ordonné aux membres de retourner au travail pendant la période de vote.

La rumeur pourrait être un stratagème de négociation de la part du syndicat : une menace à laquelle l'UAW pourrait renoncer si l'offre de GM est assez bonne. Mais cela pourrait aussi faire en sorte que le syndicat ne perde pas l'influence qu'il a accumulée au cours de la grève. Si les membres rejettent l'accord de principe comme l'ont fait les travailleurs de Chrysler en 2015, ils seront en bien meilleure position pour obtenir une meilleure offre de GM s'ils sont toujours en grève.

Article publié dans Labor Notes, en date du 24 septembre 2019 ; traduction rédaction A l'Encontre.