

Etats-Unis (automobile) : Reprise après six semaines de grève chez General Motors

dimanche 23 février 2020, par [BROOKS Chris](#), [SLAUGHTER Jane](#) (Date de rédaction antérieure : 26 octobre 2019).

La grève chez General Motors s'est achevée vendredi 25 octobre par le vote d'une majorité relative des grévistes en faveur de l'accord signé par les négociateurs de l'UAW, le syndicat des travailleurs de l'automobile. Selon les derniers résultats recensés, il y a eu 23 389 votes « yes » et 17 501 votes « no », soit un total de 40 890 votants. Il y avait chez GM aux environs de 48 000 travailleurs « horaires » dépendant du contrat UAW. Les votes sont contrastés selon les usines, celles les plus menacées par des suppressions d'emplois ayant voté majoritairement non.

Sommaire

- [Entre corruption et profits](#)
- [Ce que contient l'accord](#)
- [Comment les membres du syndica](#)
- [Et maintenant ?](#)

Après six semaines, la grève contre General Motors a pris fin vendredi 25 octobre 2019. A une majorité de 57 %, les travailleurs ont ratifié un accord clairement mal aimé mais finalement accepté.

« Je ne pense pas que nous aurions pu obtenir davantage », déclare Nelson Worley, qui aura passé 42 ans chez GM en mars prochain. Bien qu'il ait qualifié l'accord proposé d'« au mieux mitigé », il avait prévu de voter oui, inquiet de voir considérer les travailleurs de GM comme “un tas de pleurnichards.”

Devant l'usine de Detroit-Hamtramck mercredi, Bruno dit qu'il voterait oui parce que « nous n'allons pas obtenir plus d'eux. C'est dommage qu'on ait dû se mettre en grève pour finalement avoir la même chose qu'avant ». Bruno, qui ne voulait pas donner son nom de famille, souligne que la proposition actuelle est dans la continuité des concessions antérieures du syndicat : « nous avons accepté dans les accords précédents l'idée des niveaux de salaires et la réduction des domaines techniques à deux, mécanique et électrique ».

Néanmoins, Worley s'inquiète de l'avenir du syndicat : « ils disent : nous les aurons la prochaine fois, mais il se peut qu'il n'y ait pas une prochaine fois. Nous avons perdu 30 000 emplois au cours des 10 dernières années.”

Entre corruption et profits records

Le contexte de cette grève posait de nouveaux défis : plusieurs responsables syndicaux mis en accusation dont le président de l'UAW Gary Jones sous enquête du FBI pour corruption, des profits records des entreprises de l'automobile, l'emploi dans l'automobile à des niveaux sans précédent,

des usines qui ferment, et les débuts d'un changement dans l'industrie vers les véhicules électriques.

En 1970, chez General Motors, alors la plus grande et la plus puissante entreprise industrielle du pays, il y avait 470.000 travailleurs syndiqués à l'UAW. Après des décennies d'intensification du travail sur les chaînes de montage, d'emplois externalisés, d'usines délocalisées et de parts de marché en baisse, ce nombre a chuté à moins de 50 000.

Lors de la grève de 1970, le syndicat avait formulé des exigences claires et offensives : la retraite après 30 ans de travail en usines, des augmentations de salaire suivant le coût de la vie, et il avait gagné. Cette fois, le syndicat était plus vague : « des salaires équitables, la sécurité de l'emploi, notre part des bénéfices, des soins de santé de qualité et abordables, et des passerelles pour passer à l'ancienneté de travailleurs temporaires à permanents » : il n'était pas dit plus que cela dans les communiqués de presse et aux membres du syndicat.

Ce que contient l'accord

La sécurité de l'emploi.

Bien que les responsables syndicaux aient parlé de leur désir de ramener la production du Mexique, l'accord est muet à ce sujet, et trois usines américaines ainsi qu'un dépôt de pièces vont fermer.

Bruno se moque des chiffres d'investissement globaux que les journaux de Detroit vantent comme "gagné" par l'UAW—comme si l'accord portait sur le contrôle des décisions d'investissement. GM affirme que son investissement permettra de « conserver ou de créer » 9 000 emplois. Mais GM a régulièrement bafoué ses promesses sur l'investissement et la sécurité de l'emploi. Lorsque, dans les années 80, le texte des accords interdisait la fermeture des usines, GM faisait « tourner les usines au ralenti » .

Le terme le plus récent pour parler de fermeture d'usine est « non attribué », comme s'il suffisait d'un changement de mot pour contenter le UAW autrefois si puissante. En fait, l'accord stipule que l'UAW retirera sa plainte contre GM pour avoir fermé son usine de Lordstown, en Ohio. La plupart des travailleurs de Lordstown ont été transférés ailleurs, mais ceux qui sont restés ont voté non à 412 contre 61.

Les niveaux de salaires

L'accord conserve tous les niveaux fixés dans l'accord précédent, et il y en a peut être plus, au moins 10. A Lordstown, les travailleurs ont obtenu un lot de consolation avec l'ouverture dans la région d'une usine de fabrication de batteries électriques, mais à un salaire de 17 dollars l'heure.

En fait, un seul niveau est en voie de disparition : le haut niveau.

Bien que les travailleurs de niveau 2 (que GM appelle poliment "en progression"), embauchés depuis 2007, atteindront finalement le même salaire que le niveau 1 à la fin de cet accord ,un pont positif, ils n'obtiennent toujours ni pension ni assurance santé pendant leur retraite.

Les travailleurs temporaires, 7 % des salariés de GM aujourd'hui, pourront devenir permanents mais de nouvelles embauches de temporaires les remplaceront.

Les modalités du passage au statut de permanent comportent des lacunes. Et les travailleurs n'y font pas confiance. "GM sait comment contourner cela", déclare un travailleur à l'ancienneté de quatre

ans concerné par ce passage. Il a voté « non » parce que l'accord « n'est pas égal pour tout le monde à tous les niveaux ».

Il n'a pas non plus été impressionné par le fait que GM affirme vouloir construire une usine de camions électriques à Détroit-Half-track, qui produit actuellement des voitures Impala et Cadillac. Bien que les grévistes s'en réjouissent, ils sont unanimes à dire que cette fabrication de camions électriques était prévu depuis longtemps et que ce n'est pas le fruit d'une âpre négociation.

Comment les membres du syndicat ont voté

En plus des travailleurs de Lordstown et de ceux qui estimaient ne pas avoir obtenu assez pour justifier six semaines de grève, les membres de ce que l'on pourrait appeler les troisième, quatrième et cinquième niveaux ont voté contre l'accord dans de larges proportions. Ils travaillent dans les quatre usines de pièces et dans les entrepôts de pièces de rechange, et leur salaire s'élèvera à 22,50 et à 25 dollars après huit années de présence. C'est 70 ou 81% du salaire maximum des autres travailleurs de 32,32 dollars. Les nouveaux embauchés temporaires temps auront 16,67 dollars.

Les travailleurs des métiers qualifiés ont voté oui dans des pourcentages plus élevés que les travailleurs de la production, ce qui est à l'opposé de la tendance habituellement observée. Les « travailleurs qualifiés » de GM avaient rejeté par exemple l'accord de 2015. Cette année, Ils ont obtenu une garantie d'embauche de 400 nouveaux apprentis.

Le plus gros problème des métiers spécialisés est que 60% des effectifs seront touchés avec l'arrivée des moteurs électriques. Ce que les métiers spécialisés ont obtenu est marginal.

Et maintenant ?

Que signifient les résultats de ce vote pour l'avenir du syndicat ? Le mieux serait que chacun se souvienne que c'était une grève pour l'égalité. Et de profiter de cette intense activité pour s'organiser dans les locaux du syndicat et pour élire des responsables faisant respecter ce contrat et se battant pour un meilleur.

Il est également possible qu'après ces six semaines de grève, certains en tirent la conclusion que l'on ne peut pas gagner beaucoup même lorsqu'on se bat..

Jessie Kelly espère que la grève a stimulé la popularité du syndicat et pourrait aider l'UAW à s'organiser dans les usines automobiles appartenant à des firmes étrangères, principalement dans le Sud, là où des campagnes pour le droit à se syndiquer ont échoué trois fois au cours des cinq dernières années.

« Les gens ont le droit d'être contrariés par ce contrat », dit Kelly, « parce qu'il ne répond pas à nos attentes, et qu'il est tout à fait insuffisant. Mais quand on a fait la grève, les gens étaient mobilisés. Les gens ont vu que le syndicat, cela pouvait être autre chose que de percevoir des cotisations et être corrompu. C'est comme cela qu'on connaît le syndicat dans ma génération. Mais quand ils voient dans la pratique un syndicat qui lutte, alors ils s'intéressent ».

Chris Brooks et Jane Slaughter

P.-S.

- NPA Auto Critique. 26 octobre 2020 :

<http://www.npa-auto-critique.org/2019/10/six-semaines-de-greve-ches-general-motors.html>

- Traduit d'un article Labor Notes.

<https://www.labornotes.org/2019/10/gm-workers-ratify-contract-though-mixed-best>

<https://prospect.org/labor/divided-auto-workers-vote-to-accept-gm-contract/>