

Etats-Unis

Grève contre la mondialisation chez General Motors

Catherine SAUVIAT

General Motors (GM) est à nouveau au centre de l'actualité socio-économique américaine, alors que l'activité gréviste paraît être tombée au plus bas aux Etats-Unis. En 1997, il y a eu seulement onze grèves impliquant plus de 5 000 travailleurs (contre une moyenne de 300 grèves par an dans les années 70). Mais trois de ces grèves ont été menées contre la direction de GM par la fédération syndicale de l'automobile l'UAW (*United Automobile Workers*)¹. C'est dans ce contexte qu'il faut situer les deux grèves qui ont éclaté début juin à l'appel du syndicat dans deux établissements de Flint (Etat du Michigan), ville dont l'existence s'identifie non seulement à GM mais à l'UAW². Ce conflit a d'ores et déjà pris, malgré son aspect local, une ampleur nationale de par ses enjeux. Compte tenu de son étendue et de sa durée, la grève paralyse la presque totalité de la production nord-américaine du

groupe. Le contrat collectif signé en septembre 1996 était censé assurer la paix sociale pour trois ans³. Mais les menaces de licenciements pèsent de plus en plus sur les relations entre la firme et le syndicat. Le contrat collectif de 1996 n'a fait que les contenir (très) provisoirement.

Le renouvellement de ce contrat s'est fait dans le même temps et dans des termes quasiment identiques pour les deux autres grands constructeurs de l'automobile américaine concurrents de GM (*Ford* et *Chrysler*). L'un des enjeux majeurs de cette négociation a été, pour l'UAW, la sauvegarde des emplois après une période de restructuration marquée par des suppressions d'emplois et le recours systématique de GM au non remplacement des travailleurs en cessation d'activité.

L'accord de 1996 valable trois ans prévoyait des clauses de sauvegarde de l'emploi. Il garantissait notamment le

1. Cf. *Lra's Economic Notes* 5, March 1998.

2. GM a été fondée en 1908 à Flint dans le Michigan. C'est à la suite de la grève historique de 1937 que l'UAW a commencé d'y syndiquer les travailleurs de GM et que Walter Reuther, le dirigeant légendaire du syndicat automobile qui allait devenir dirigeant du CIO y fit ses premières armes. Aujourd'hui, on estime qu'environ 75 % des emplois du comté dont dépend Flint sont directement ou indirectement liés à GM.

3. Cf. C. Sauviat : « Le renouvellement du contrat collectif dans l'automobile américaine : un syndicalisme pragmatique », IRES, *Chronique internationale*, 44, janvier 1997.

ETATS-UNIS

maintien d'un nombre minimum d'emplois (95 % des emplois syndiqués) dans la zone de Flint et un moindre recours à la sous-traitance. C'est cette clause liant le recours à la sous-traitance que GM voudrait remettre en cause aujourd'hui.

Une grève locale mais pas la santé

Dans un contexte d'insécurité croissante de l'emploi, et de relations particulièrement conflictuelles entre GM et l'UAW¹, 3 400 salariés se sont mis en grève à l'appel du syndicat le vendredi 5 juin dans un établissement de Flint qui fabrique des pièces détachées (caps et ailes). Un épi sode a mis le feu aux poudres : l'UAW exigeait de puis des semaines de la direction de l'entreprise le respect de son engagement contractuel concernant un investissement prévu de 300 millions de dollars ; profitant d'un jour férié et anticipant les problèmes à venir, les dirigeants de l'établissement de Flint ont fait transférer plusieurs presses à acier, à l'insu des travailleurs et du syndicat. L'UAW accuse la firme de ne pas respecter les termes du contrat collectif de 1996 sur la sauvegarde des emplois et les conditions de sécurité et de santé des travailleurs. De son côté, la direction de GM reproche au syndicat de faire obstacle à la mise en œuvre de nouvelles pratiques de travail « à la japonaise », plus flexibles et plus performantes, déjà expérimentées dans les nouvelles usines du groupe à

l'étranger (notamment au Brésil), visant à remettre en cause les pratiques actuelles jugées peu productives².

La grève a très vite affecté une dizaine d'usines nord-américaines d'assemblage et a provoqué la mise en chômage technique de plusieurs dizaines de milliers d'ouvriers. La production de GM repose en effet sur la livraison en « juste à temps » de pièces détachées aux établissements d'assemblage qui, aux Etats-Unis, sont tous syndiqués. La vulnérabilité qui résulte de cette pratique a été exploitée par l'UAW et la grève s'est étendue une semaine après le début du conflit à une autre usine de Flint, où 6 000 ouvriers ont débrayé le 11 juin au soir. Cette tactique de grève concentrée sur les usines de pièces détachées est la plus efficace et la moins coûteuse pour le syndicat. Car celui-ci, indemnisant les grévistes à raison de 150 dollars (900 FF) par semaine³, a intérêt à cibler les établissements qui occupent une position clé dans le processus de production.

Après trois semaines de grève⁴, les négociations sont dans l'impasse. En tout, plus de 140 000 travailleurs ont été mis en chômage technique dans 26 usines d'assemblage (sur les 29 usines nord-américaines) et dans près de cent établissements de pièces détachées que GM possède aux Etats-Unis, au Mexique et au Canada. Mais c'est l'Etat du Mi-

1. Le climat social chez les deux autres constructeurs automobiles est nettement meilleur. Ford, en particulier, n'a pas connu de grève depuis 12 ans. Il faut dire que le groupe a accompli l'essentiel de sa restructuration au milieu des années 80. Mais il a su également développer un véritable dialogue social avec l'UAW, et obtenir ainsi des gains de productivité supérieurs à ceux de GM.

2. Le dernier contrat collectif de 1996 permet à certains ouvriers des anciens établissements de Flint de ne pas effectuer leurs huit heures journalières pour lesquelles ils sont payés pour peu qu'ils aient atteint leur quota de production.

3. L'UAW détient 725 millions de dollars dans son fonds de grève, ce qui lui laisse de la marge pour tenir une grève longue.

4. Au moment de la rédaction de l'article.

gan qui est le plus sinistré par ce conflit où GM compte 6 usines d'assemblage et 19 usines de pièces détachées : 34 000 travailleurs y ont été mis à pied et sont pris en charge par le système d'assurance-chômage. A la bourse, l'action GM a perdu près de 10 % de sa valeur depuis le début du conflit. Les spécialistes évaluent entre 50 et 75 millions de dollars le coût pour GM par journée de production perdue. Mais la firme a réalisé un profit de 6,7 milliards de dollars l'an dernier et son taux de retour sur investissement a été de 19,5 %.

Une grève contre le recours à la sous-traitance et la délocalisation de la production

General Motors, première entreprise américaine par son chiffre d'affaire (178 milliards de dollars en 1997) et par le nombre de ses salariés (plus de 700 000 emplois) a engagé sa politique de restructuration plus tardivement que ses concurrents. Elle continue de vendre sur tout des voitures traditionnelles et doit affronter la concurrence étrangère (japonaise et européenne) et américaine des firmes non syndiquées. Ford et Chrysler (qui vient d'annoncer sa fusion avec Daimler-Benz) font en revanche l'essentiel de leurs ventes et de leurs profits avec des véhicules utilitaires légers et de type sportif (*pick up trucks* et 4*4), et sont plus faiblement concurrencés sur ce créneau. Ayant moins recours à la sous-traitance que ces derniers pour sa production de pièces détachées intensive en main-d'œuvre faiblement qualifiée¹, GM a des coûts salariaux plus élevés.

Aussi la firme poursuit-elle une stratégie de compétitivité par les coûts et

d'alignement sur ses concurrents en délocalisant une part croissante de sa production dans des pays à bas salaires. Elle a, pour ce faire, engagé une politique de délocalisation de sa production au Mexique (*cf. en cadre*), où le coût du travail est six fois moins élevé que celui d'un ouvrier américain syndiqué à l'UAW et dans d'autres pays à bas salaires comme la Thaïlande ou la Chine (où elle possède déjà dix-huit filiales communes avec des entreprises locales). Un document interne à GM publié à l'insu de la direction par la presse indique que la firme envisageait de doubler sa production mexicaine dans les dix prochaines années à venir et prévoit de fermer une usine d'assemblage de 6 400 salariés dans l'Etat d'Ohio. Plus récemment, la firme a implanté une nouvelle usine de batteries en Arabie Saoudite en même temps qu'elle a fermé une usine de batteries à Muncie dans l'Indiana. Elle vient également d'investir 100 millions de dollars dans une firme automobile chinoise où elle détient déjà une participation, pour produire des véhicules utilitaires légers et des véhicules de sport. En rendant public son plan d'investissement pour les Etats-Unis à l'horizon 2001 afin de contre-carier l'accusation de l'UAW de « laisser tomber l'Amérique », la direction de GM a voulu montrer que ses investissements aux Etats-Unis continueront d'être substantiels (21 milliards de dollars). Mais ce document montre également que leur volume ne s'accroît pas par rapport aux années précédentes (5,39 milliards de dollars en 1997 et 5,18 milliards de dollars en 1996).

C'est une grève où l'enjeu de la mondialisation est particulièrement central et

1. 40 % des pièces détachées de GM proviennent de la sous-traitance contre 75 % pour Ford et Chrysler.

General Motors au Mexique

A la frontière du Texas, dans la zone industrielle de Matamoros au Mexique (les « fa meuses » *Maquiladoras*), la filiale de pièces détachées de GM emploie des milliers de travailleurs mexicains payés entre 1 et 2 dollars de l'heure tandis que les ouvriers de GM à Flint sont payés 22 dollars de l'heure. Là-bas, le salaire minimum est de 3,40 dollars par jour.

GM a commencé d'y délocaliser sa première usine d'assemblage en 1935 mais le code des investissements mexicain, promulgué au début des années 60, a freiné provisoirement ce mouvement. Puis GM a délocalisé massivement sa production il y a vingt ans, quand une nouvelle loi mexicaine a encouragé les investissements étrangers au contraire de la loi précédente. De puis 1978, GM a implanté au Mexique une cinquantaine d'usines de pièces détachées qui fournissent les usines d'assemblage américaines. C'est aujourd'hui le premier employeur du secteur privé mexicain avec 72 000 travailleurs. Ford y est également présent avec onze usines de pièces détachées. Chrysler n'y a encore aucune implantation.

Beaucoup de ces établissements sont sans présence syndicale, à part quelques-uns qui sont représentés par la Confédération des travailleurs mexicains, contrôlée par le Parti Révolutionnaire institutionnel qui agit de concert avec le gouvernement mexicain pour éviter les grèves. Le mois de juin 1998 a vu la première grève déclarée « légitime » (c'est-à-dire reconnue par le bureau du travail de Tijuana) de l'histoire des *Maquiladoras*. Elle a été déclenchée par un syndicat indépendant (mais que la direction refuse de reconnaître malgré le vote qui l'a désigné comme syndicat représentatif en remplacement du syndicat maison totalement corrompu) dans une usine sous-traitante fabriquant des châssis pour une unité d'assemblage d'Hundai (Chaebolco réen), située aux Etats-Unis. Les forces de police sur ordre du gouvernement local sont intervenues pour forcer les grévistes à reprendre le travail, en violation des droits des grévistes et en contradiction avec la décision de l'administration mexicaine.

Dans cette zone des *Maquiladoras*, les sous-traitants se sont multipliés surtout dans les années 80 et 90. On compte environ 2 700 établissements (américains et d'autres pays étrangers) qui y opèrent aujourd'hui. Ils sont exemptés d'impôts et produisent des pièces détachées pour l'exportation vers les Etats-Unis.

visible. L'unité d'assemblage en grève est l'une des moins productives du groupe et la menace d'une délocalisation plane en permanence. L'UAW accuse la direction de GM de vouloir éliminer 12 000 emplois au cours des deux prochaines années. Le syndicat se bat depuis plusieurs années pour que GM remplace chaque ouvrier par tant à la retraite. Mais

la firme n'a eu de cesse de supprimer progressivement les emplois pour pouvoir recourir plus fortement à la sous-traitance, et réduire ses coûts à partir d'usines de pièces détachées non syndiquées ou implantées à l'étranger. Vers la fin des années 70, GM était le leader incontesté de l'industrie automobile américaine. Il employait plus de 75 000 personnes rien

qu'à Flint. La part de marché de GM est allée déclinant (environ 30 % aujourd'hui), tandis que plus de 40 000 emplois ont été éliminés par le groupe dans cette ville qui reste aujourd'hui en core en partie sinistrée¹.

Des enjeux déterminants pour le salariat américain

Cette grève met face à face la première entreprise américaine et le syndicat ouvrier sans doute le plus respecté aux Etats-Unis, tant pour sa capacité de mener des grèves que pour diriger des négociations. Son issue est donc déterminante : elle donnera le ton des relations professionnelles à venir au niveau national ainsi que la plus ou moins grande marge de manœuvre des firmes américaines dans le cours à l'externalisation et à la sous-traitance. Si l'UAW devait échouer dans ce bras de fer avec GM, les autres syndicats au ront sans doute du mal à résister à cette pratique dominante aujourd'hui. Et l'UAW perdrait une partie de ses adhérents, dont le nombre est déjà passé de 1,5 million en 1979 à moins de 800 000 aujourd'hui à cause des restructurations. C'est pour quoi les dirigeants de l'UAW paraissent si déterminés à poursuivre ce mouvement de grève jusqu'au mois d'août si nécessaire ; ainsi l'ont-ils affirmé lors de leur congrès à Las Vegas les 22-25 juin, durant lequel Stephen Yokich, l'actuel président, a été reconduit pour trois ans. Cette grève pourrait alors être le plus important conflit depuis la grève de 1970 qui avait duré près de trois mois, touché 344 000 travailleurs et qui

s'était soldée par le contrat le plus avantageux de toute l'histoire syndicale de l'automobile².

L'enjeu central de cette grève, c'est la lutte pour le maintien d'emplois syndiqués bien payés avec les avantages qui leur sont liés en matière de couverture sociale aux Etats-Unis (assurance-maladie, retraites complémentaires et assurance-chômage principalement). C'est donc une lutte pour mettre un frein au mouvement de délocalisation vers les pays à bas salaires et au recours à la sous-traitance. Mais les processus de standardisation et de mondialisation de la production automobile ont considérablement affaibli le pouvoir de négociation des syndicats, en particulier dans les pays industrialisés où les salaires sont plus élevés qu'ailleurs. Ainsi, la direction de la filiale britannique de GM (Vauxhall) a réussi à imposer aux syndicats, dans le cadre d'un accord collectif signé au mois de mai 98, de lier une partie des futures augmentations salariales des 9 000 ouvriers à la valeur de la livre sterling par rapport au mark. Autrement dit de reporter le risque de change de la firme sur ses salariés³. La situation américaine est encore aujourd'hui bien différente.

Comme l'annonce on ne peut plus clairement le très libéral hebdomadaire britannique *The Economist*, comparant GM à ses concurrents : « ... GM a trop d'usines de petite taille avec trop de salariés qui gagnent 40 dollars de l'heure ... »⁴. En fait, une précision s'impose ici : ces 40 dollars décriés par l'heb-

1. Ainsi que l'a montré de manière implacable le long métrage documentaire « Roger and me » réalisé par Michael Moore et sorti il y a quelques années dans les salles de cinéma et plus récemment à la télévision.
2. Cf. R.L. Filipelli : *Labor conflicts in the USA*, Garland Publishing, New York, 1990.
3. Cf. *Financial Times Survey of The Automotive industry*, May 11 1998.
4. Cf. *The Economist*, June 20th 1998.

ETATS-UNIS

domadaire correspondent au montant du salaire de base (22 dollars) plus les compléments de salaire afférant à la protection sociale. Un ouvrier syndiqué de GM gagne environ 40 000 dollars (240 000 FF) par an et le plus souvent 60 000 dollars (360 000 FF) avec les heures supplémentaires, très fréquentes dans le secteur et majorées à un taux de 100 % par convention collective. De ce point de vue, si la grève est très populaire localement parce qu'une grande partie de l'activité de la ville en dépend, il n'en est pas de même au niveau national. Bien que le conflit fasse « la une » des plus grands quotidiens américains, les sentiments de la population sont plus ambivalents que dans le cas du conflit UPS. Les ouvriers de l'automobile sont en effet perçus comme une sorte « d'aristocratie ouvrière » au jourd'hui, à côté des nombreux emplois précaires (temps partiel,

travail temporaire, travailleurs sous contrat à durée déterminée, etc.) qui fabriquent le marché du travail américain. Ces emplois précaires avaient été au cœur du conflit chez UPS¹. Mais la lutte de cette « aristocratie ouvrière » n'est-elle pas le dernier rempart contre un processus de remise en cause radicale du compromis adopté lors du *New Deal* et des acquis sociaux des Trente glorieuses. Car comment interpréter autrement le paradoxe d'une économie de quasi plein emploi (le taux de chômage est tombé à moins de 5 %) où le nombre de travailleurs précaires ne cesse pourtant d'augmenter et où la crainte de perdre son emploi et de subir une baisse brutale de revenu constituent des menaces permanentes pour les travailleurs américains ?

Sources :

New York Times, *Business Week*, *Fortune*, références dans les notes.

1. Cf. C. Sauviat : « Une victoire syndicale symbolique ? », IRES, *Chronique internationale*, N°49, novembre 1997.