

## Lettre Ouverte aux salariés des usines d'Opel et de Vauxhall

Par Ulrich Rippert, candidat tête de liste du Parti de l'Égalité sociale aux élections législatives en Allemagne

23 septembre 2009

Chères collègues,

Je pense qu'il est absolument nécessaire de rejeter l'accord conclu entre General Motors et Magna et je tiens à vous en donner les raisons.

La vente de GM Europe à Magna ne signifie pas le « sauvetage » d'Opel. Cette vente sert à rejeter le fardeau de la crise économique mondiale sur votre dos. Elle est partie intégrante d'une attaque générale dans le monde entier contre la population laborieuse dont le niveau de vie doit être ramené à celui des années 1930.

Regardez ce qui s'est passé aux Etats-Unis! Là-bas, le gouvernement Obama a repris General Motors pour l'« assainir » en un temps record de six semaines en imposant une procédure d'insolvabilité. Les riches investisseurs et les banques ont tous été remboursés à 100 pour cent, les travailleurs par contre n'ont rien eu. 14 usines et 2.000 concessionnaires ont été fermés. 27.000 salariés ont perdu leur emploi. Les caisses de maladie et de retraite d'entreprises ont été supprimées même pour les bénéficiaires qui ont déjà pris leur retraite. Les travailleurs plus âgés sont licenciés et remplacés par de nouveaux qui gagnent moins de dix euros de l'heure. De cette manière, le groupe se débarrasse d'obligations se montant à plus de 130 milliards de dollars.

L'accord conclu avec Magna vise un objectif similaire. Jusque-là, 10.500 licenciements et 1,6 milliards d'euros de réductions de salaire sont projetés sur les cinq années à venir. Ce n'est que la partie visible de l'iceberg. C'est parce qu'en Allemagne l'Union chrétienne-démocrate (CDU) et le Parti social-démocrate (SPD) se sont engagés derrière Magna qu'aucun de ces deux partis gouvernementaux n'a voulu publier de bulletin d'horreur avant l'élection. Mais dès la fermeture des bureaux de vote dimanche prochain, tout sera à nouveau remis en question.

Les experts signalent dès à présent que l'accord est loin d'être prêt à être signé. Ils s'attendent à ce qu'au plus tard vers le milieu de l'année prochaine, d'autres usines soient menacées de fermeture. Le représentant allemand au sein de l'organisme chargé d'administrer temporairement Opel, Manfred Wennemer, a même voté contre l'accord, jugeant qu'il n'est pas viable. Il estime que « New Opel » fera faillite en 2010 même si le plan d'affaires est respecté. On peut facilement se figurer ce que cela signifie. GM et Magna commenceront à faire du chantage aux salariés



dans les semaines à venir pour exiger de nouvelles demandes de concession.

Il est tout à fait urgent d'organiser immédiatement la résistance contre les projets de licenciements, les fermetures d'usine et les réductions de salaire. Si vous ne vous défendez pas, vous perdrez tout et vos enfants se retrouveront sans aucune possibilité d'avenir.

Le principal obstacle empêchant une résistance efficace ce sont les syndicats et leurs comités d'entreprises. Le syndicat allemand IG Metall et le président du conseil européen d'entreprise d'Opel, Klaus Franz, ont manigancé et élaboré l'accord avec Magna. Ils s'appuient en cela sur un vaste appareil syndical de fonctionnaires et de représentants de comités d'entreprise bien rémunérés qui étouffent la moindre opposition ou la mènent dans une impasse en montant une usine contre l'autre.

Si Klaus Franz annonce à présent ne vouloir en aucun cas accepter les suppressions de postes prévues, c'est de l'hypocrisie pure. Il a contribué à leur élaboration et les a défendus il y a à peine une semaine lors d'une interview accordée à la station de radio Deutschlandfunk, disant que la suppression de 10.500 emplois « n'était pas si dramatique. » La manifestation d'aujourd'hui n'est pas non plus censée empêcher les suppressions d'emplois. Elle doit au contraire garantir, aux dires même de Franz, que « les volumes de production ainsi que les coûts encourus soient équitablement répartis sur les usines européennes. »

Mais ce n'est pas tout. Le gouvernement allemand favorise avant tout Magna parce qu'il escompte profiter de meilleures relations avec la Russie, le plus important fournisseur d'énergie de l'Allemagne. Serbank, la banque russe à moitié contrôlée par l'Etat ainsi que le constructeur automobile russe GAZ soutiennent Magna. Le gouvernement américain et la direction de GM à Detroit par contre veulent à tout prix empêcher que la technologie de GM ne tombe entre les mains des Russes. L'IG Metall et le comité d'entreprise se sont clairement positionnés du côté du gouvernement dans ce conflit. Le principal dirigeant de l'IG Metall, Berhold Huber, s'était même rendu exprès à Moscou dans le but de se concerter avec le premier mi-

nistre Vladimir Poutine sur cet accord. On se sert de vous à mauvais escient dans ce jeu d'intrigue impérialiste dont on vous fait le jouet.

Les syndicats anglais, belges et espagnols ne valent pas mieux que l'IG Metall. Ils protestent contre l'accord avec Magna, parce qu'il favorise les usines allemandes et prennent eux, fait et cause pour la vente à un autre investisseur tout aussi funeste : RHJ-International. Comme l'IG Metall, ils rejettent toute défense de principe des emplois et agissent au lieu de cela selon le principe de Saint Florian : « épargne ma maison, allume les autres! »

Les conséquences sont désastreuses. Tandis que les conflits économiques s'aggravent, les syndicats dressent les travailleurs des différents sites de production et des différents pays les uns contre les autres. Comme au siècle dernier, où la crise du capitalisme a entraîné deux guerres mondiales, les syndicats répandent à nouveau le poison du nationalisme et du chauvinisme.

Ils touchent pour ce faire un salaire princier. Aux Etats-Unis, le syndicat de l'automobile UAW (United Auto Workers) est devenue co-propriétaire de General Motors. Un trust administré par l'UAW détient une part de dix-sept pour cent de l'entreprise assainie. L'assurance-santé des retraités, pour laquelle GM était jusque-là responsable, doit se financer grâce aux recettes de ce trust. Mais le gain n'y suffit pas. Plusieurs dizaines de milliers de retraités perdent ainsi leur protection Santé. Les fonctionnaires de l'UAW, qui administrent le trust sont eux, sûrs d'avoir un revenu élevé et garanti. De plus, ils ont maintenant un intérêt personnel à ce que les profits du trust industriel augmentent et à ce que les coûts – c'est-à-dire les salaires et les dépenses sociales – baissent.

On prévoit aussi quelque chose de similaire chez « New Opel ». Le comité d'entreprise général a déjà approuvé le non paiement du « salaire vacances » et du treizième mois et la rétention des hausses de salaires tarifaires. Cet argent est versé dans une société de capitaux à gestion participative. Elle met son capital à la disposition du trust industriel Opel et elle est administrée par des fonctionnaires syndicaux. Ceux-ci s'élèvent ainsi de co-managers qu'ils étaient déjà au rang de propriétaires du capital et ils obtiennent un revenu en rapport avec la fonction.

Afin de défendre vos emplois et vos salaires, vous devez rompre avec les appareils corrompus des syndicats et des comités d'entreprises et construire des comités d'usines indépendants. Ces comités doivent remplir les tâches suivantes :

- Ils doivent établir et développer des contacts avec toutes les usines européennes de GM, avec les salariés de GM aux Etats-Unis et avec les travailleurs des autres usines automobiles et d'autres industries. La lutte contre les trusts industriels opérant au niveau mondial exige une stratégie internationale.
- Ils doivent préparer des actions – occupations d'usines, grèves et manifestations de masse – pour empêcher des

fermetures d'usines et les concessions financières et pour annuler les « contrats-baillons » déjà existants.

- Ils doivent devenir le point de départ d'un mouvement de masse qui lutte pour une réorganisation socialiste de la société.

La crise de l'industrie automobile ne peut être résolue que si les rapports sociaux sont placés sur des fondations entièrement nouvelles. Le pouvoir des banques, responsables de la crise économique, qui se remplissent de nouveau les poches à grande échelle, doit être brisé par l'expropriation, la transformation en entreprises de service public et elles doivent être placées sous contrôle démocratique.

Les trusts automobiles eux-mêmes doivent être transformés en unités administrées démocratiquement par les travailleurs. Ce n'est que sur cette base que l'économie peut être développée plus avant, de manière à ce qu'elle soit au service des besoins sociaux et non pas d'une accumulation privée de profits.

Mon parti, le PSG (Parti de l'égalité sociale) défend en tant que section allemande du Comité international de la Quatrième internationale un tel programme internationaliste et socialiste. Nous le faisons en collaboration étroite avec nos partis frères, le SEP (Socialist Equality Party) en Angleterre et le SEP aux Etats-Unis. Le WSWs (*World Socialist Web Site*) est notre journal quotidien sur Internet.

Pour mener la lutte contre les coupes sombres dans l'industrie automobile, nous vous offrons notre soutien politique et vous invitons à prendre contact avec le PSG et avec la rédaction du WSWs.

Salutations socialistes

Ulrich Rippert

More Informations: [www.gleichheit.de](http://www.gleichheit.de)

**Partei für Soziale Gleichheit • PSG**

Postfach: 040 144 • 10061 Berlin

E-Mail: [psg@gleichheit.de](mailto:psg@gleichheit.de)

Telefon: (030) 30 87 24 40

**Wahlabschlussveranstaltung der PSG**

**Eine sozialistische Antwort  
auf Krise und Krieg**

**Berlin • Sa. 26. September 2009, 16:00 Uhr  
dbb forum berlin, Friedrichstr. 169/170**

Presserechtl. verantw.: L. Niehammer, Postf. 040144, 10061 Berlin