

# **Automobile aux USA : la corruption au sein de l'UAW**

mardi 24 juillet 2018, par [FEELEY Dianne](#) (Date de rédaction antérieure : 15 juillet 2018).

**Au sortir de la récession économique de 1979-81, les responsables de l'UAW, l'Union des travailleurs de l'automobile aux Etats-Unis, ont convaincu les membres du syndicat qu'il était nécessaire de faire des concessions massives aux constructeurs automobiles, les « trois grands », pour laisser ouvertes les usines. Ils ont expliqué que lorsque l'économie rebondirait les syndicats pourraient regagner ce qu'ils avaient abandonné. Rien de cela n'est jamais arrivé !**

Depuis cette date, les augmentations de pouvoir d'achat des ouvriers de l'industrie automobile ont disparu, les programmes de qualification ont été décimés, la réduction de temps de travail sans perte de salaire n'a jamais été discuté. De même les discriminations en terme de salaires et de garanties imposées intérimaires et précaires.

## ***La corruption en accusation***

Au sein de chacun des « Trois Grands » le nombre des délégués syndicaux « travaillant" dans de soi-disants centres de formation a augmenté. Et cette pratique est maintenant sous le coup d'enquêtes fédérales avec jusqu'à maintenant 6 motifs d'inculpation

Du côté des entreprises, le plus grand poisson attrapé a été un ancien vice-président de Fiat Chrysler Chrysler (FCA), Alphons Iacobelli, précédemment en charge des négociations avec l'UAW. Selon Michael Browne, lui-même un ancien responsable de FCA responsable d'un centre formation avec les syndicats, au moins une demie douzaine de responsables syndicaux ont bénéficié de versements frauduleux d'environ 1,5 million de dollars. Les enquêtes fédérales désignent FCA et l'UAW comme des co conspirateurs.

Pendant toute cette période, l'UAW a eu trois présidents - Ron Gettelfinger, Bob King et Dennis Williams récemment retraité - tous membres du Comité qui contrôle étroitement les élections dans le syndicat.

La Convention de l'UAW tenue en 2018 a encore une fois élu à une grande majorité les candidats retenus par le comité électoral. C'est maintenant Gary Jones, un directeur régional qui avait précédemment servi dans les services financiers de l'UAW à Detroit de 1991 à 2004, qui en est le président.

## **Fiat Chrysler et UAW co corrupteurs**

Le message d'adieu que le président Williams adressa au congrès de l'UAW traita des résultats économiques de son administration, se félicitant que les primes d'intéressement versés par les « Trois Grands » avaient atteint des nouveaux records, alimentés par les ventes de 4x4 et de camions. Ceci, avec un budget du syndicat équilibré au cours des 3 dernières années et le recrutement de 15 000 membres supplémentaires : voilà ce qu'il présente comme son héritage.

Face au scandale de corruption qui s'étend comme jamais, comme le montre l'enquête qui implique maintenant les centres de formation des trois constructeurs automobiles, Williams a systématiquement maintenu que cette corruption était seulement le fait de quelques planches pourries pourries.

Pourtant les ouvriers de l'industrie automobile qui lisent dans les journaux de Detroit des informations sur les mariages à Venise savent bien que le salaire d'un vice-président de UAW ne peut pas permettre un mariage et une lune de miel aussi luxueuses. Qu'en est-il de la fête à 30 000 dollars d'un autre vice président de l'UAW ? Même si le Comité électoral de la direction de l'UAW n'a pas connaissance du détail de la vie privée de ses membres, comment pouvait-il ignorer ces faits publics que tous les ouvriers de l'automobile connaissent.

Il est impossible de croire que la direction de l'UAW n'a pas su ce qui se passait et que ses propres membres étaient été impliqués. La convention n'a discuté ni de l'échec à organiser le syndicat dans les usines de Volkswagen et Nissan, ni de l'échec à empêcher les pot-de-vins. Elle s'est encore moins préoccupée de ce que pouvaient bien attendre les entreprises en retour de leurs contributions généreuses.

Pourtant les procureurs ont écrit que « Michael Brown savait que le but de la conspiration était de verser des paiements interdits aux dirigeants de l'UAW afin d'obtenir des concessions de leur part lors des négociations pour les convention collective de travail entre Fiat Chrysler Automobile et l'UAW. »

### **Une tragédie :**

Les ouvriers de l'industrie automobile travaillent dans des conditions de plus en plus dures, avec une part croissante parmi eux d'intérimaire précaires. Ils sont encore plus attaqués avec la direction de l'UAW qui leur explique qu'ils ont de la chance d'avoir un travail. Walter Reuther, qui a pourtant ouvert la porte à cette débâcle en signant le Traité de Detroit en 1950, serait épouvanté.

Cet accord, il y a presque 70 ans, avait abouti à des augmentations significatives de salaires en échange du contrôle implacable de l'entreprise sur les conditions de travail. Si Reuther n'a pas pu infléchir la détermination de l'encadrement à contrôler la production, il avait cherché à obtenir des contreparties en ce qui concerne la santé, les problèmes de sécurité et le rythme du travail. Aujourd'hui ce système de négociation est brisé, le pouvoir du syndicat diminué et sa direction cynique et corrompue. ayant efficacement étouffé les initiatives de la base.

---

### **Dianne Fealey**

*[Abonnez-vous](#) à la Lettre de nouveautés du site ESSF et recevez chaque lundi par courriel la liste des articles parus, en français ou en anglais, dans la semaine écoulée.*

---

### **P.-S.**

Titre de l'article original : State of the UAW (site se Solidarity)

Traduction par Auto Critique

<http://www.npa-auto-critique.org/2018/07/automobile-aux-usa-la-corruption-au-sein-de-l-uaw.html>