

Point de vue

Etats-Unis - Qu'est-ce qui est bon pour le pays ? De nouveaux propriétaires pour General Motors ?

jeudi 20 décembre 2018, par [GILPIN Toni](#) (Date de rédaction antérieure : 13 décembre 2018).

Sommaire

- [Ne vous fiez pas à la mode \(...\)](#)
- [Blâmer les acheteurs](#)
- [C'est notre usine !](#)
- [Pour un new deal vert !](#)

General Motors plus dévastateur que le croquemitaine Grinch !

Juste après le 22 novembre 2018, date du Thanksgiving Day, General Motors a annoncé qu'en 2019, il fermerait en Amérique du Nord, trois grandes usines de montage et deux autres petites usines spécialisées dans la fabrication de transmissions. L'annonce a fait l'effet d'une bombe. Alors que GM annonce des profits importants, il contraint à des vacances malheureuses quelque 6 000 salariés de production et leurs familles, ainsi qu'aux communautés où se trouvent les usines de montage : Detroit-Hamtramck ; Lordstown, Ohio ; et Oshawa, Ontario.

Le croquemitaine Grinch a seulement menacé de ruiner un jour une ville minuscule. La décision de GM dévaste l'avenir de milliers de travailleurs en Amérique du Nord.

« Nous avons beaucoup fait pour cette société », a déclaré à un journaliste de Vox, Nanette Senters, qui travaille depuis 20 ans à l'usine de Lordstown. Comme les autres ouvrier(e)s attaqués par ces fermetures, Nanette Senters appartient à un syndicat dont les membres gagnent de bons salaires sur la chaîne de montage de GM. Si vous pensez qu'une rémunération décente constitue un lourd fardeau pour GM, gardez à l'esprit : les coûts de main-d'œuvre représentent moins de 10% du véhicule moyen.

La souffrance des salariés n'est qu'un dommage collatéral pour Mary Barra, PDG de General Motors, dont la principale priorité est « d'accroître la valeur pour les actionnaires ». Après tout, Mary Barra, qui a obtenu 22 millions de dollars de GM en 2017, principalement en attributions d'actions et d'options, doit savoir ce qu'elle fait. Forbes la classe parmi les plus grands PDG de GM, tandis que Business Insider affirme qu'elle a réuni « la meilleure équipe de direction » que la société ait jamais vue.

L'annonce de la fermeture par Mary Barra a émerveillé Wall Street, selon laquelle tout le monde en tire parti lorsque la prise de décision est laissée à des patrons comme Mary Barra. « Le vieil adage des affaires est vrai », a déclaré le Chicago Tribune. « Ce qui est bon pour General Motors est bon pour le pays. »

Ne vous fiez pas à la mode des puissants !

La direction de GM, - la « dream team » de Mary Barra et toutes celles qui l'ont précédé - ne sont pas « bons » pour nous tous. Ils sont en fait désastreux pour nous tous. Alors qu'ils sont censés diriger une entreprise manufacturière, ils préfèrent piller à leur profit pour eux-mêmes et leurs copains de Wall Street. Ils prennent dans les poches des travailleurs, des clients et des contribuables depuis des décennies.

N'importe quel des travailleurs de l'industrie automobile licenciés des sites Hamtramck ou à Lordstown pourraient conduire une entreprise qui créerait des produits de qualité supérieure et qui servirait mieux l'intérêt public que ces personnes.

Pensez-vous que j'exagère ? Pendant la seconde moitié du XX^e siècle, les dirigeants arrogants de GM ont boudé les désirs des consommateurs, ignoré leurs concurrents étrangers et conçu des voitures tout simplement affreuses. En 1962, GM contrôlait plus de la moitié du marché automobile américain. Sa part a maintenant chuté à 17%.

Ces malfaisances ont entraîné la plus grande faillite industrielle de l'histoire, imposant des concessions à l'UAW et nécessitant en 2009 un sauvetage par les contribuables à hauteur de 51 milliards de dollars. Le renflouement signifiait que le gouvernement fédéral (c'est-à-dire le peuple américain) détenait alors la plupart des actions de GM, mais tout a été vendu - avec une perte de 11 milliards de dollars. Et, à cause de sa faillite, GM ne paie toujours presque aucun impôt fédéral.

Mais les nouveaux patrons de GM utilisent-ils prudemment les ressources de leur entreprise ? Pas du tout. Au lieu d'investir depuis 2015 dans les technologies vertes et les usines, GM a consacré la majorité de ses nouveaux bénéfices, environ 25 milliards de dollars, à la fourniture de dividendes et au rachat d'actions. Ce système à courte vue ne sert qu'à enrichir davantage les investisseurs et les hauts dirigeants. Cette stratégie d'enrichissement pour le plus petit nombre, est plus proche du détournement de fonds que tout ce que nous pourrions appeler « la gestion ».

Blâmer les acheteurs

GM traite les acheteurs de voitures avec le même mépris arrogant. Dans un exemple spectaculaire d'« incompetence systémique tentaculaire », GM a ignoré - puis menti à propos d'un contacteur d'allumage défectueux qui a littéralement tué ses clients. On aurait pu trouver une solution pour moins d'un dollar par voiture, mais GM a jugé que « cela coûterait trop cher et prendrait trop de temps ».

GM a justifié la fermeture de ses usines par « l'évolution des préférences des clients » qui aurait obligé la société à abandonner les berlines. Mais les clients américains achètent encore de nombreuses berlines, mais pas celles construites par GM. Il a consciemment encouragé l'abandon des petites voitures, car elle a « recentré son capital et ses ressources » sur les SUV et les véhicules utilitaires. Ces gros véhicules, dont le prix de revient est à peu près le même que celui des berlines, mais dont le prix est beaucoup plus élevé, signifient également des profits plus importants. C'est le véritable moteur des décisions de la direction de GM.

Cette priorité pour ce type de véhicules forts consommateurs d'énergie contredit l'engagement supposé de Mary Barra en faveur d'une politique de « zéro émission ». Et pendant des décennies, GM a lutté contre les normes d'émission favorisant l'efficacité énergétique. Bon pour le pays ? En cette ère de réchauffement climatique, GM met en péril l'avenir de la planète.

Et pourtant, bien que la dernière annonce de GM ait provoqué beaucoup d'indignation, les élus et les responsables syndicaux semblent s'en tenir à de simples supplications vis à vis de GM pour qu'il change de cap. « Nous devons déterminer ce dont General Motors a besoin », a déclaré le maire de Lordstown. « S'il vous plaît, sauvegardez nos emplois américains », a demandé le vice-président de l'UAW, Terry Dittes.

Ces demandes sont compréhensibles, étant donné le désespoir ressenti par des membres de l'UAW comme Nanette Sempers. Et si GM fabrique toujours beaucoup de véhicules, cette production est de plus en plus réalisée par les 15 000 travailleurs peu rémunérés de l'entreprise au Mexique.

Les fermetures annoncées sont clairement conçues comme un chantage pour les négociations à venir dans l'UAW : GM va utiliser la perspective éventuelle de faire revivre les usines (ou la peur de fermer d'autres usines) pour obtenir encore davantage de concessions de la part de travailleurs qui ont déjà trop donné. L'annonce de GM engendre déjà des tensions parmi les travailleurs de l'industrie automobile en Amérique du Nord ; à mesure que la solidarité s'érode, la direction en profite.

C'est notre usine !

Face aux dirigeants de GM, l'UAW ne devrait exclure aucune tactique. Mais quand le président de l'UAW, Gary Jones, a déclaré que les fermetures seraient contestées « par tous les moyens contractuels et de négociation collective légaux », il a fait exactement cela en excluant toute forme d'action fondée sur des luttes. Il n'y aura donc ni débrayages, ni ralentissements, ni occupations d'usines susceptibles de galvaniser la base et d'attirer l'attention du public. Gary Jones se souviendra peut-être que si les organisateurs syndicaux n'avaient pas pris des mesures aussi audacieuses face à General Motors, l'UAW n'aurait jamais été fondée.

Les ouvriers qui avaient occupé les usines de GM en 1936 croyaient, au delà des questions de légalité que les usines leur appartenaient également. Après tout, ils y avaient investi beaucoup d'argent et de sueur. Par leur action, les occupants de l'usine avaient réalisé ce qui était considéré impossible : au plus fort de la Grande Dépression. Contre le plus grand et le plus riche constructeur automobile du monde, ils avaient instauré un semblant de démocratie industrielle.

Des décennies plus tard, grâce aux milliards dépensés par les contribuables, GM engrange encore une fois des bénéfices. Comme l'avaient déjà réalisé les premiers membres de l'UAW, il est temps de contester le droit de la direction de gérer la société uniquement pour ses intérêts. Certes, les dirigeants de GM n'ont aucun respect envers l'« expertise » des salariés en matière de gestion, comme ils l'ont maintes fois démontré. Au Canada, un chroniqueur économique a répondu à la menace de fermeture de l'Ontario en appelant à nationaliser GM Canada. « On agit ou on subit », a-t-il écrit. « Nous avons laissé GM agir sur nous de manière désagréable assez longtemps. »

Les travailleurs du secteur de l'automobile peuvent-ils prendre l'initiative pour pouvoir agir plutôt que de subir ? Comme l'indique l'histoire de l'UAW, ils l'ont déjà fait. Mais un agenda audacieux serait nécessaire. Ainsi, plutôt que de supplier Mary Barra de préserver des emplois, l'UAW pourrait exiger qu'elle et ses serviteurs se retirent. Ils ont fait assez de dégâts !

Les travailleurs de l'automobile et le peuple américain devraient diriger General Motors. Jusqu'à récemment, nous en possédions l'essentiel.

Pour un new deal vert !

Cela pourrait être considéré comme un pur fantasme, mais il en était de même, il y a de décennies, lorsque la perspective de pouvoir se syndiquer dans le très puissant General Motors fut avancée.

De plus, exercer un contrôle public sur l'industrie automobile a une histoire. Au cours de la Seconde Guerre mondiale, le gouvernement fédéral a imposé la conversion des voitures de plaisance en production de défense, un processus qui a été accompli en quelques mois. Gardez cela à l'esprit, car les dirigeants de GM affirment aujourd'hui qu'il est impossible de rééquiper les installations existantes pour les remplacer. En temps de guerre, les agences gouvernementales - et non le « marché libre » - réglementaient la production industrielle, les prix et les salaires.

En 2008, lorsque la mise en faillite de General Motors constituait une nouvelle urgence nationale, le cinéaste et natif de Flint, Michael Moore, avait suggéré que la propriété publique de GM pourrait préserver « notre précieuse infrastructure industrielle » et revitaliser la Rust Belt, une ville dévastée.

Mais Moore n'était pas le seul à faire un tel appel. L'écrivain Dan Neil déclarait dans le L.A. Times « En nationalisant GM, nous pouvons orienter les ressources étonnantes de l'entreprise sur l'un des plus gros problèmes de politique publique que nous ayons : le pétrole. Restructurée et recentrée, GM pourrait construire des véhicules écologiques par millions d'ici & quelques années.

C'était il y a 10 ans. Depuis lors, la classe ouvrière américaine a connu plus de détresse et la nécessité de lutter contre le changement climatique est devenue encore plus urgente. Maintenant, il y a un nouvel espoir : l'élaboration d'un Green New Deal est en cours, qui propose de créer des emplois et d'améliorer le niveau de vie en réorientant les technologies vers une technologie sans émissions. C'est un plan ambitieux, tout comme le New Deal original. Mais c'est notre seule voie viable vers une croissance économique inclusive et un environnement durable.

Un GM dirigé par la population s'inscrirait dans cet agenda visionnaire et très populaire. Une telle entreprise, qui ne se consacrerait plus à la rémunération exorbitante des dirigeants et aux portefeuilles d'actions gonflés, donnerait la priorité à la technologie verte de l'automobile et aux transports en commun. Elle respecterait ses clients, tout en valorisant les travailleurs qui fabriquent les produits et les communautés où ils habitent.

Ce serait alors un General Motors vraiment « bon » pour le pays et pour l'avenir de la planète. Les travailleurs de l'automobile - et même de tous les pays - le méritent et devraient l'exiger.

Toni Gilpin

P.-S.

• Pour les liens et références, voir la version originle en anglais, disponible sur ESSF (article 47259), [United States - General Motors: What's Good for the Country? New Owners for GM](#)

Toni Gilpin est un historien du travail et auteur de *The Long Deep Grudge* : un affrontement épique entre le capital capital et le travail radical dans le cœur américain, à paraître chez Haymarket Books en 2019. Son père, décédé, a été membre de la direction du syndicat UAW région 4