

Sept mille membres supplémentaires de l'UAW (United Auto Workers) viennent de quitter le travail, étendant la grève à deux nouvelles usines. Vingt-cinq mille travailleurs de l'automobile sont désormais en grève, et le mouvement pourrait continuer à s'intensifier si les trois grandes entreprises concernées (Ford, General Motors et Stellantis), surnommées les « Big Three », restent intransigeantes dans les négociations.

*

Sept mille membres de l'UAW travaillant dans deux usines d'assemblage jusque là non touchées par la mobilisation ont débrayé aujourd'hui [29 septembre] à midi (heure de New York), a annoncé le président de l'UAW, Shawn Fain, lors d'une intervention en direct sur Facebook ce matin. L'usine Ford de Chicago et l'usine General Motors de Lansing Delta Township, dans le Michigan, se sont ainsi jointes à la grève.

Shawn Fain a annoncé que Stellantis serait épargnée cette fois-ci. On s'attendait à ce que le syndicat appelle à la grève dans les trois entreprises, mais, selon LaShawn English, la dirigeante syndicale responsable des 8 sections locales du Michigan regroupées sous le nom de « Région 1 » à l'UAW, trois minutes avant que M. Fain n'intervienne en direct sur Facebook, l'UAW a reçu des mails affolés de la part de représentant·es de l'entreprise.

Selon M. Fain, Stellantis a réalisé des « progrès significatifs » sur les indemnités de vie chère, le droit à ne pas franchir un piquet de grève et le droit de grève sur les engagements en matière de produits et les fermetures d'usines. « Nous nous réjouissons de cette dynamique chez Stellantis et espérons qu'elle se poursuivra », a déclaré M. Fain.

M. Fain a précisé que les négociations avec les trois entreprises se poursuivent. « J'ai toujours bon espoir de parvenir à un accord qui reflète les sacrifices et les contributions incroyables de nos membres au cours de la dernière décennie », a-t-il déclaré devant soixante mille téléspectateurs sur Facebook. « Mais je sais aussi que ce que nous gagnons à la table des négociations dépend du pouvoir que nous construisons sur le lieu de travail. Il est temps d'utiliser ce pouvoir ».

« À la semaine prochaine - peut-être ? »

Hier après-midi, Marcelina Pedraza, membre de la section locale 551 de l'UAW, a déclaré que ses collègues de l'usine d'assemblage de Chicago attendaient avec impatience de connaître les prochains objectifs.

« Tout le monde est sur les nerfs », a déclaré Mme Pedraza, qui est également membre du groupe de réforme Unite All Workers for Democracy (UAWD). « C'est comme les sélections de la NFL [National Football League]. Serons-nous les prochains à être appelés ? Allons-nous obtenir un accord de principe ? »

Elle a ajouté que les travailleurs attendaient avec impatience la mise à jour des négociations de M. Fain sur Facebook, attribuant à la direction de l'UAW le mérite d'une plus grande transparence et d'un meilleur partage de l'information.

Les deux derniers contrats que j'ai signés se résumaient à « les négociations se déroulent bien », a-t-elle déclaré, répétant ce que les administrations précédentes disaient. Puis,

finalément, « Voici un contrat merdique, nous voulons que vous votiez en sa faveur ».

Lorsque Mme Pedraza a pointé jeudi, elle et ses collègues des métiers spécialisés ont plaisanté avec le superviseur : « À la semaine prochaine – peut-être ? »

Mme Pedraza et ses collègues rejoindront les 25 000 ouvriers de l'automobile qui tiennent actuellement un piquet de grève dans le cadre de la « grève debout » du syndicat, sur les 146 000 membres de l'UAW travaillant dans les trois grands.

« Je garde l'espoir que nous parviendrons à un accord qui reflète les sacrifices et les contributions incroyables de nos membres au cours de la dernière décennie ».

« Ces gars-là voulaient sortir il y a longtemps », a déclaré Cody Zaremba, membre de la section locale 602 à l'usine GM de Lansing, après avoir appris que son usine se joindrait à la grève. « Nous sommes prêts. Tout le monde, vraiment, je crois, dans l'ensemble des membres. Ils ne font qu'un avec ce qui se passe ».

Cinq mille travailleurs de trente-huit centres de distribution de pièces détachées répartis dans vingt-et-un États sont en grève depuis vendredi dernier, ainsi que treize mille travailleurs de trois usines d'assemblage dans le Michigan, l'Ohio et le Missouri, qui ont débrayé le 15 septembre.

Démarchage des concessionnaires

L'UAW appelle maintenant les sympathisants de la communauté à organiser de petites équipes pour démarcher les concessionnaires qui vendent et réparent les voitures et les camions des Trois Grands. Mardi, le syndicat a publié un kit d'outils de démarchage comprenant des instructions, des dépliants, des communiqués de presse et des points de discussion.

Dans les négociations avec Ford et GM, les travailleurs de l'automobile ont obtenu des avancées importantes. Les deux entreprises ont notamment accepté de mettre fin à au moins un des nombreux niveaux des contrats actuels, ce qui a permis aux travailleurs de certaines usines de pièces détachées de retrouver la même échelle salariale que les travailleurs de l'assemblage. Le taux le plus élevé pour les travailleurs de l'assemblage des trois grands est actuellement d'environ 32 dollars.

Ford, GM et Stellantis ont tous proposé de réduire de huit à quatre ans le délai nécessaire aux travailleurs pour atteindre le salaire maximum. L'UAW continue d'exiger que les travailleurs reçoivent leur salaire maximum au bout de quatre-vingt-dix jours.

Ford a été épargné par l'escalade de la semaine dernière, car les négociateurs y avaient réalisé de nouveaux progrès en faveur des travailleurs.

Mais aujourd'hui, l'UAW a de nouveau interpellé les travailleurs de Ford et de GM, en renforçant ses revendications audacieuses – une forte augmentation des salaires, une semaine de travail plus courte, l'élimination des échelons, des ajustements au coût de la vie liés à l'inflation, une protection contre les fermetures d'usines, la conversion des intérimaires en employés permanents, le rétablissement des soins de santé pour les

Les laisser deviner

Les administrations précédentes de l'UAW ne croyaient pas possible une grève réellement victorieuse ; en 2019, 46 000 travailleurs de GM ont fait grève pendant 40 jours, mais n'ont obtenu que des gains salariaux dérisoires.

« Ensemble, nous redonnons du courage à l'UAW et à l'ensemble du mouvement syndical », a déclaré M. Fain. « Un syndicat qui n'est pas prêt à faire grève pour gagner est comme un combattant qui a une main attachée dans le dos. Sans l'arme de la grève, la guerre contre les travailleurs est un combat truqué. Depuis des décennies, c'est la même histoire : le pouvoir incontrôlé des entreprises et la disparition du pouvoir des travailleurs. Le résultat est une inégalité massive dans notre société. Pour rétablir l'équilibre des pouvoirs, nous devons rétablir la grève ».

Cette année, pour la première fois dans l'histoire récente, le syndicat a monté les trois constructeurs automobiles les uns contre les autres dans sa stratégie de grève, s'écartant de la tradition du syndicat qui consiste à choisir une entreprise cible et à modérer un accord sur les deux autres.

La stratégie de grève debout s'inspire d'une approche connue sous le nom de CHAOS (Create Havoc Around Our System), déployée pour la première fois en 1993 par les hôtesse de l'air d'Alaska Airlines, qui avaient annoncé qu'elles feraient grève sur des vols aléatoires. Bien qu'elles n'aient fait grève que sur sept vols en l'espace de deux mois, Alaska a dû envoyer des briseurs de grève sur chaque avion, au cas où. Cette imprévisibilité a attiré l'attention des médias et a mis la direction au pied du mur. Pendant ce temps, le syndicat a pu conserver ses forces et minimiser les risques.

Les entreprises ont mal calculé où l'UAW allait frapper en premier, en stockant des moteurs et en les expédiant à travers le pays vers les mauvaises installations. Les travailleurs de l'automobile ont savouré le chaos qu'ils ont eux-mêmes infligés dans la chaîne d'approvisionnement sur les groupes Facebook de l'UAW et sur d'autres plateformes de médias sociaux.

Le moral des non-grévistes dans l'usine a été renforcé par l'organisation des travailleurs de base, qui ont refusé de faire des heures supplémentaires volontaires. Avec le soutien de Fain et du groupe de réforme Unite All Workers for Democracy (UAWD), les travailleurs s'encouragent mutuellement à « Eight and Skate », c'est-à-dire à refuser le travail supplémentaire et à ne pas faire de faveurs à la direction.

« Nous colportons tous les petits changements qu'ils effectuent, comme les affectations de postes ou les déplacements de pièces », a déclaré Luigi Gjokaj, vice-président de la section locale 51 à l'usine Mack de Stellantis. « Tout ce qui sort de l'ordinaire, nous le repoussons. Nous sommes attentifs aux mesures disciplinaires : donnent-ils un avertissement écrit ou un congé alors qu'ils n'auraient donné qu'un avertissement verbal auparavant ? Nos délégués syndicaux sont en état d'alerte. Les membres de nos comités font preuve d'une grande diligence.

Soutien majoritaire de l'opinion publique

Une majorité d'Américains soutient les grévistes de l'UAW, et les trois grands ont subi un préjudice de relations publiques depuis le début de la grève, selon un nouveau sondage réalisé par le cabinet d'intelligence économique Caliber.

« Quatre-vingt-sept pour cent des personnes interrogées nous ont dit qu'elles étaient au courant de la grève », a déclaré à *The Intercept* Shahar Silbershatz, PDG de Caliber. « Il est clair que la grève n'a pas seulement des répercussions commerciales, mais aussi des répercussions sur la réputation.

Ces répercussions sur la réputation ne feront qu'empirer. Cinq grévistes ont été heurtés par un véhicule quittant un centre de pièces détachées de GM à Swartz Creek, dans le Michigan, dans l'après-midi du 26 septembre. Des grévistes du Massachusetts et de Californie ont également signalé des incidents de violence à leur rencontre sur les piquets de grève.

GM a déployé des briseurs de grève dans ses dépôts de pièces détachées cette semaine – la seule entreprise à l'avoir fait, à notre connaissance. Stellantis a aligné des briseurs de grève pour intervenir et assurer la circulation des pièces, mais il n'est pas certain qu'ils aient commencé à travailler sur les sites frappés par la grève.

Lorsque *Labor Notes*^[1] a demandé une déclaration à la direction de l'entreprise la veille du jour où les briseurs de grève se sont présentés au travail, GM a déclaré qu'elle envoyait des employés salariés pour qu'ils effectuent leurs tâches normales. L'entreprise n'a pas dit qu'elle avait publié sur des sites de recrutement des offres d'emploi à 14 dollars de l'heure pour que des briseurs de grève fassent le travail des ouvriers de l'automobile en grève.

Un employé non syndiqué de GM a déclaré à *Labor Notes* que l'entreprise faisait circuler un questionnaire parmi les salariés afin de se préparer à les déployer comme briseurs de grève dans les centres de distribution de pièces détachées. Les questions posées seraient les suivantes : « Pouvez-vous travailler en dehors de la ville pendant deux semaines / trois semaines / toute la durée de l'arrêt de travail ? », « Êtes-vous formé et certifié en matière d'équipement mobile ? » et « Êtes-vous à l'aise pour travailler à des hauteurs allant jusqu'à 30 pieds ? ». Au moins quelques travailleurs salariés se conseillent mutuellement sur la manière de refuser la demande.

L'aide ou l'entrave du gouvernement

Mardi, le président Joe Biden a participé à un piquet de grève avec les travailleurs de l'automobile – c'est la première fois qu'un président américain en exercice participe à un piquet de grève. Si, pour les lecteurs de *Labor Notes*, la barre est basse – en décembre dernier, Joe Biden et le Congrès sont intervenus pour bloquer une grève nationale des chemins de fer – la dernière décision de Joe Biden a certainement dû irriter l'élite du monde

L'ancien président Donald Trump était également dans le Michigan cette semaine, où il a pris la parole dans une usine de pièces détachées automobiles non syndiquée. « Venir dans le Michigan pour parler à un employeur non syndiqué et prétendre que cela a quelque chose à voir avec notre lutte contre les trois grands n'est qu'une diarrhée verbale de plus de la part de l'ancien président », a déclaré Mike Booth, vice-président de l'UAW.

Les détenteurs du pouvoir gouvernemental peuvent faire ou défaire les syndicats. Lors de la grève de l'UAW à Flint en 1936-1937, le gouverneur du Michigan Frank Murphy a refusé d'utiliser la garde nationale pour écraser le sit-in de quarante-quatre jours – qui a ensuite forcé GM à reconnaître l'UAW. En revanche, la décision de Ronald Regan de licencier les sous-traitants du trafic aérien en 1981 a eu un effet dissuasif – surnommé le « syndrome PATCO » – sur les travailleurs qui ont organisé des grèves tout au long des années 1980 et 1990.

L'historien du travail Nelson Lichtenstein attribue à la grève de plus en plus étendue le mérite d'avoir fait pression sur Biden à l'approche des élections de 2024, remettant en cause l'idée reçue selon laquelle les perturbations sociales nuiraient aux perspectives de réélection des démocrates. Lyndon B. Johnson [LBJ] a dit à Martin Luther King Jr dans les mois qui ont précédé l'élection de 1964 : « Ne faites plus de manifestations. Cela ne me permettra pas d'être réélu », a déclaré M. Lichtenstein. Mais LBJ avait tort.

« Aujourd'hui, vous avez besoin d'une démonstration du pouvoir et de la solidarité des travailleurs », a ajouté M. Lichtenstein. Si M. Biden sait ce qui est bon pour lui, il continuera à soutenir les travailleurs de l'automobile, comme il l'a fait lorsqu'il s'est rendu sur leur piquet de grève. Cette grève est devenue un mouvement social capable de mobiliser un très grand nombre de travailleurs en faveur des syndicats et des hommes politiques qui manifestent leur solidarité avec l'UAW et les autres syndicats.

Les travailleurs voient les employeurs gagner de l'argent à tour de bras alors qu'ils travaillent plus dur pour des salaires qui valent de moins en moins. Cette situation n'est pas seulement à l'origine de l'évolution des attentes que nous observons, mais elle crée la possibilité que des batailles rangées – comme celle des Trois Grands – deviennent des référendums nationaux sur le capitalisme.

« Nous pouvons le défaire »

M. Fain n'a pas mâché ses mots dans le discours qu'il a prononcé après M. Biden, établissant un parallèle historique entre les ouvriers de l'automobile qui construisaient les bombardiers B-24 Liberator pendant la Seconde Guerre mondiale et ceux qui sont en grève aujourd'hui.

Quatre-vingts ans plus tard, « c'est un autre type de guerre que nous menons », a déclaré M. Fain. « Aujourd'hui, l'ennemi n'est pas un pays étranger situé à des kilomètres de là. Il se trouve ici même, dans notre région. C'est la cupidité des entreprises.

« Et l'arme que nous produisons pour combattre cet ennemi, ce sont les libérateurs – les vrais libérateurs. Ce sont les travailleurs. Et la différence entre eux et nous est, comme le

dit notre chanson thème 'Solidarity Forever' : 'Sans nos cerveaux et nos muscles, aucune roue ne tournerait'.

« C'est ce qui différencie les travailleurs de la classe ouvrière. Que nous construisions des voitures ou des camions ou que nous gérons des centres de distribution de pièces détachées, que nous écrivions des films ou réalisons des émissions de télévision, que nous fassions du café chez Starbucks, que nous soignons des personnes, que nous éduquions des étudiants, de la maternelle à l'université, c'est nous qui faisons le gros du travail. Nous faisons le vrai travail. Pas les PDG, pas les cadres.

« Et même si nous ne le savons pas, c'est cela le pouvoir. Nous avons le pouvoir. Le monde est de notre fait. L'économie est de notre fait. Cette industrie est la nôtre.

« Et comme nous l'avons montré, lorsque nous retenons notre travail, nous pouvons le défaire. »

*

Cet article a été publié le 29 septembre 2023 dans

<https://jacobin.com/2023/09/uaw-stand-up-strike-autoworkers-union-shawn-fain-big-three>

après l'avoir été une première fois dans par *Labor Notes*.

Note

[1] [Labor Notes](#) est un réseau d'activistes syndicaux créé en 1979 qui produit des analyses sur les luttes du monde du travail aux États-Unis, médiatise les conflits sociaux et regroupe des syndicalistes « luttes de classe », qui donnent la priorité au conflit social.