Conclusions du Conseil mondial de l'automobile de la FIOM

Wolfsburg, Allemagne, 26 et 27 septembre 2000

L'industrie de l'automobile se transforme à un rythme toujours accéléré. La vague actuelle de fusions, d'alliances et d'acquisitions n'est que la toute dernière phase d'un processus commencé voici quelques dizaines d'années et qui constitue l'un des éléments centraux de la mondialisation économique.

Dans les premiers temps, la mondialisation s'est manifestée essentiellement dans le secteur des échanges. Par la suite, et surtout dans l'industrie automobile, elle s'est effectuée surtout au niveau de l'augmentation des investissements dans les capacités de production. En conséquence, la concurrence mondiale s'est aiguisée, entraînant une vague de restructurations qui, depuis l'Amérique du Nord, s'est étendue à l'Europe de l'Ouest, à l'Asie de l'Est et même jusqu'aux économies émergentes. En outre, le monde des entreprises est aujourd'hui de plus en plus inspiré par sa vocation idéologique à produire des dividendes pour ses actionnaires.

Les principaux éléments de la restructuration sont les suivants:

- la modification des processus de production
- l'introduction de nouvelles technologies
- l'externalisation de tâches autrefois réalisées sur place, ce qui se traduit par un amoindrissement de l'intégration verticale de la main-d'œuvre
- la formation de "nouvelles" entreprises à partir d'opérations existantes, suivie d'une revente à des outsiders (par exemple Delphi et Visteon).

Les contraintes produites par la mondialisation et par l'obligation de produire des gains pour les actionnaires sont sans doute à l'origine des restructurations. Mais la mondialisation donne aussi aux transnationales un moyen important d'imposer leurs projets. Dans le monde entier, elles brandissent la menace du désinvestissement et des fermetures d'usines, ou la menace inverse d'une rétention de l'argent frais, pour contraindre les travailleurs et leurs organisations à se plier aux desiderata du Capital.

Les conséquences pour les travailleurs et leurs syndicats continuent d'être extrêmement graves. Elles incluent notamment:

- un déclin de l'emploi à grande échelle
- l'ajustement à des changements continus dans l'organisation du travail et dans les systèmes de rémunération
- l'intensification du travail
- un affaiblissement de la capacité des syndicats à représenter les travailleurs.

Pour faire face, les syndicats doivent réagir à tous les niveaux, depuis l'atelier jusqu'au niveau mondial. Nous devons faire connaître nos revendications aux patrons et aux gouvernements . Mais il est plus important encore, si nous voulons donner à la mondialisation son indispensable dimension sociale, de consolider nos propres structures, surtout au niveau international.

Les **employeurs** doivent s'acquitter de leurs responsabilités sociales beaucoup plus sérieusement que jusqu'à présent. Il est tout simplement inadmissible que les entreprises exercent des pressions constantes pour parvenir à démanteler l'arsenal réglementaire et social de l'état sans reprendre de responsabilités à leur compte dans les domaines suivants:

- maintien et création d'emplois.
- collaboration aux activités de réduction de la durée du travail et des heures supplémentaires.
- recherche de nouveaux domaines d'activité productrice et de produits à la fois créateurs d'emplois et désirables du point de vue social et environnemental.
- compensation équitable des travailleurs affectés par les mesures de restructuration; investissements dans la formation et le recyclage des travailleurs.

En particulier, les employeurs doivent commencer à s'intéresser à la préservation des droits de leurs travailleurs. La FIOM a proposé un Code conduite pour les sociétés transnationales qui exige notamment:

- le respect des conventions clefs de l'OIT,
- des conditions de travail et de rémunération dignes,
- l'application de ces deux conditions aux fournisseurs.

La FIOM proposera ce code de règles minimales aux employeurs du secteur de l'automobile et s'attend à ce qu'ils collaborent à sa mise en œuvre.

Les **gouvernements** doivent réaffirmer l'importance de leur rôle de *contrepoids* à l'égard des entreprises. La mondialisation économique a entraîné une érosion des acquis sociaux et de la capacité des syndicats à représenter pleinement les intérêts des travailleurs. Cette évolution augure mal de la santé de nos sociétés. Les travailleurs de l'automobile ont besoin de *politiques industrielles* capables de maintenir et de créer des emplois et une assistance aux ajustements que doivent opérer les entreprises et les travailleurs affectés par les restructurations industrielles.

La déréglementation des marchés financiers a été poussée trop loin. Elle déstabilise les fondamentaux économiques, menaçant ainsi la santé économique de la planète. La création *d'institutions destinées à réguler et à stabiliser les flux financiers* et à en assurer la transparence constitue un devoir essentiel des gouvernements.

De plus, une réforme des institutions économiques internationales existantes (Banque mondiale, FMI, OMC etc.) s'impose de toute urgence dans le respect des principes de la résolution relative à la justice sociale et aux droits démocratiques des travailleurs dans le monde adoptée par le présent Conseil mondial..

Enfin, il est crucial que la concurrence ruineuse aux investissements directs prenne fin. Les cadeaux que font les gouvernements, l'abaissement des normes sociales et environnementales dans le seul but d'attirer les capitaux ont pour effet, non seulement de ponctionner les trésors publics, mais aussi de violer les droits des travailleurs, de dégrader les pouvoirs d'achat et de monter les travailleurs de régions et de pays différents les uns contre les autres.

Les **syndicats** de l'industrie automobile doivent renforcer leurs structures et leurs activités pour faire face aux défis décrits ci-dessus. Les affiliées de la FIOM dans le monde prennent déjà des mesures dans cette direction. Mais, au vu de l'importance croissante du volet international, les activités de la FIOM doivent aussi être renforcées. En conséquence, les délégués à ce 10e Conseil mondial de la FIOM demandent à la Fédération de prendre les mesures suivantes:

1. La FIOM mettra sur pied des structures et des méthodes de travail qui nous permettront:
   i. de traiter rapidement et efficacement la multitude d'événements suscités en permanence par les processus de mondialisation économique;
   ii. de travailler efficacement au sein des alliances stratégiques émergentes de l'industrie automobile;
   iii. d'élaborer et de renforcer les mécanismes de coordination internationale entre les entités organisées autour des transnationales, comme par exemple les conseils mondiaux.

Les alliances automobiles en devenir, qui appliquent des stratégies de rationalisation dans des entreprises qui restent plus ou moins autonomes, sont une illustration parfaite de ce besoin de meilleure coordination.

2. Une communication et une coopération efficaces sont les préalables à toute amélioration et à tout développement des entités existantes de la FIOM tels que les conseils mondiaux. Les alliances stratégiques émergentes dans l'industrie automobile posent un défi majeur à cet égard. En conséquence, nous recommandons:

i. que la FIOM donne, dans le cadre de ses activités pour le secteur de l'automobile, la plus haute priorité à la communication et aux échanges d'information;

ii. que la FIOM encourage la création, avant la fin de 2002, de structures et de groupes de travail dans le domaine de la communication et de l'échange d'informations qui desserviront les grandes alliances émergentes de l'industrie automobile.

3. La promotion de la création de syndicats, y compris la syndicalisation dans les locaux de l'industrie automobile, constitue une autre tâche fondamentale de la FIOM. Avec l'assistance de ses affiliées, la FIOM devra se doter de projets concrets de construction syndicale. L'implantation de structures syndicales dans les établissements qui en sont actuellement dépourvus doit revêtir un caractère prioritaire.

4. La promotion du respect des normes fondamentales de l'OIT telles que les énonce le Code de conduite de la FIOM constitue un autre axe de priorité de la Fédération.

   i. Avec ses affiliées, la FIOM travaillera à la mise en œuvre, dans les entreprises du secteur de l'automobile, du Code de conduite de la FIOM.

   ii. La FIOM entreprendra un marquage de l'attitude des employeurs de l'industrie automobile en matière de respect des dispositions du Code de conduite.

   iii. Dans le cas de graves violations des normes fondamentales du travail, la FIOM, en coopération avec ses affiliées, conduira des programmes et des campagnes pour assurer le respect des droits des travailleurs et des syndicats.

5. Une autre tâche centrale pour la FIOM consistera à:

   i. développer au niveau mondial les mécanismes de coordination des structures organisées autour des transnationales (les conseils mondiaux, par exemple).

   ii. améliorer le fonctionnement des conseils mondiaux existants en mettant en œuvre les recommandations adoptées par le Comité exécutif de la FIOM à Santiago, tout en tenant compte des problèmes particuliers que posent les alliance stratégiques dans le secteurs de l'automobile.

6. Pour aider le secrétariat de la FIOM, le Comité exécutif et le Comité central dans leur tâche de mise en œuvre du Programme d'action dans l'industrie automobile, nous recommandons la création d'un *groupe de travail de l'industrie automobile* doté d'une représentation régionale appropriée. Ses responsabilités seraient les suivantes:

   i. d'élaborer un catalogue d'informations et de renforcer l'efficacité des échanges d'information de la FIOM;

   ii. d'observer et d'évaluer les tendances économiques,

   iii. de développer des structures et des projets de la FIOM au niveau des secteurs industriels et des transnationales,

   iv. d'élaborer des stratégies adaptées aux actions et aux activités syndicales.