

Turquie : douze jours qui ont reposé la question de l'autonomie ouvrière.

« *Nous pensions depuis longtemps que la faiblesse des syndicats ouvriers réduisait fortement la possibilité de grèves* », expliquait l'analyste d'IHS Consulting, Ege Seckin.

La révolte des ouvriers contre le syndicat jaune Türk Metal censé les représenter, a, contrairement aux attentes des patrons, contribué au mouvement de grève qui a quasiment arrêté toute l'activité de l'industrie automobile turque durant deux semaines. Malgré la croissance rapide du secteur, qui a bénéficié d'investissements massifs des constructeurs européens, les ouvriers ont encore des salaires bas par rapport aux ouvriers d'Europe et subissent des conditions de travail parmi les plus dures en Europe. Une situation qui semblait verrouillée par le monopole de représentation d'un syndicat aussi lié à l'État qu'aux entreprises du secteur.

Le Mai des travailleurs de l'automobile en Turquie

Les prémisses

Mi-décembre 2014

Les travailleurs de Bosch obtiennent une augmentation de salaires de 60 %, largement supérieure aux quelques pourcents obtenus par les autres salariés de l'industrie automobile. Les conventions engagent les salariés jusqu'à août 2017.

Le syndicat patronal de la métallurgie et le syndicat Türk Metal signent un accord sur trois ans. Les hausses de salaires sont faibles, loin des 60 % accordés par Bosch. Pour obtenir un accord valable trois ans, le MESS (*Türkiye Metal Sanayicileri Sendikası*, Syndicat patronal de la métallurgie de Turquie), a lâché une hausse de salaires de 9,78 % pour les six premiers mois du contrat. Ce contrat de trois ans est défavorable aux ouvriers, alors que l'inflation est toujours forte en Turquie. Cette hausse est surtout favorable aux salariés ayant le plus d'ancienneté. Alors que, selon les usines, jusqu'à 60 % des ouvriers sont de nouveaux embauchés qui ont des salaires inférieurs de moitié à ceux de leurs collègues.

29 janvier 2015

À l'appel du syndicat Birlesik Metal de la DISK, il y a environ 15 000 ouvriers en grève dans 42 entreprises de la métallurgie. Ils protestent contre l'accord signé

par Türk Metal. De grandes entreprises, dont les filiales de grands groupes comme Alstom, Schneider et Bekaert quittent leur syndicat patronal MESS pour signer des accords bilatéraux avec des représentants des travailleurs de leurs entreprises. Le lendemain, le gouvernement décrète la suspension de la grève. Les entreprises décrètent deux jours de congé pour calmer la situation.

14 avril

Des mouvements de colère avec des meetings touchent l'ensemble des grandes usines de l'automobile de la province de Bursa. Chez Oyak-Renault, ce sont 14 délégués élus par les autres travailleurs qui veulent négocier avec la direction. Celle-ci décide de les licencier. Aussitôt, des mouvements se produisent dans l'usine et les ouvriers travaillent au ralenti. Les sanctions contre les délégués sont levées. Türk Metal envoie des gros bras pour cogner un groupe d'ouvriers.

26 avril

Des milliers de travailleurs d'Oyak-Renault et d'équipementiers tels que Coşkunöz et Mako manifestent dans le centre-ville de Bursa pour obtenir des augmentations de salaire. Ils menacent de démissionner en masse de Türk Metal si le syndicat ne soutient pas leurs revendications.

Un comité interentreprises est créé. Ses principales revendications sont :

- L'accord signé par le syndicat est annulé et refait sur la base de l'accord obtenu chez Bosch.
- Les travailleurs élisent démocratiquement leurs représentants.
- Il n'y aura pas de répression pour les travailleurs qui quittent le syndicat Türk Metal.
- Türk Metal doit abandonner immédiatement ses locaux à l'intérieur des usines.

En mai

5 mai

Les travailleurs de l'usine Oyak-Renault se réunissent en nombre devant les portes pour révoquer collectivement leur adhésion à Türk Metal. Un groupe de gros bras du syndicat attaque les ouvriers et fait plusieurs blessés.

La direction de l'usine vire plusieurs ouvriers. Des milliers de travailleurs de Tofaş et d'autres sous-

traitants quittent également Türk Metal qu'ils traitent de « syndicat vendu ».

6 mai

Chez Oyak-Renault, les ouvriers de l'équipe de nuit s'arrêtent et l'équipe du matin refuse de prendre son poste. Des ouvriers des équipementiers Coşkunöz et Mako viennent en solidarité. Finalement, la direction d'Oyak-Renault décide d'annuler les licenciements et annonce que les salariés sont libres de quitter Türk Metal. Elle s'engage également à demander à la direction de Renault en France l'autorisation d'augmenter les salaires dans un délai de deux semaines.

14 mai

La direction de Renault France déclare que, finalement, il n'y aura pas d'augmentations de salaire. Des milliers d'ouvriers débraient et passent la nuit devant les portes de l'usine. Ils sont rejoints par des ouvriers d'autres entreprises.

15 mai

Les travailleurs de Tofaş débraient et se joignent au mouvement. Leur grève va se poursuivre jusqu'au 18 mai. « *La grève est illégale* », affirme la direction d'Oyak-Renault, rappelant qu'un contrat de trois ans vient d'être signé avec le syndicat. Pas moins de 40 % des capacités de production automobiles de la Turquie sont à l'arrêt.

17 mai

La direction d'Oyak-Renault demande aux grévistes de quitter l'usine, ce qu'ils refusent. Pevrul Kavlak, le dirigeant du syndicat Türk Metal, qui a perdu en quelques jours plus de 10 000 adhérents, demande aux grévistes de reprendre le travail. Il rappelle que la grève étant illégale, les constructeurs peuvent licencier les grévistes sans indemnités.

18 mai

Environ 800 des 1 070 travailleurs de l'équipementier Mako sont rassemblés le matin devant l'usine, alors que 120 autres refusent de quitter l'usine. Leurs trois revendications sont une augmentation identique à celle de Bosch, pas de licenciement suite à la grève et le départ de l'usine du syndicat Türk Metal. Les travailleurs des équipementiers Coşkunöz, Valeo, Delphi, Ficos, Yazaki, Leoni, Beltan Trelleborg Vibracoustic (TBVC), SKT, Ototrim Automotive, et DJC, qui sont tous situés à Bursa, se sont joints à la grève. Il y a plus de 15 000 grévistes.

Le directeur général de Tofaş, Cengiz Eroldu, est venu expliquer aux grévistes qu'il est lié par la convention collective et que les salaires ne peuvent plus être augmentés jusqu'en août 2017.

19 mai

Sous l'effet combiné du manque de pièces, conséquence des grèves chez les équipementiers et de

l'agitation qui gagne ses usines, Ford Otosan arrête la production de ses deux unités de Gölcük et Yeniköy, dans la province de Kocaeli, au nord-est de Bursa. 500 ouvriers ont manifesté devant les portes de l'usine de Gölcük, exprimant leur solidarité avec les grévistes et des revendications similaires. La grève touche désormais la plupart des usines du secteur. Les ministres turcs interviennent désormais pour résoudre un conflit majeur alors que les élections de députés auront lieu le 7 juin. Les associations patronales soulignent que le mouvement a stoppé les exportations.

Türk Metal explique que l'augmentation chez Bosch correspond à un rattrapage pour les ouvriers qui n'avaient pas reçu de hausse de salaire depuis 38 mois. Ils soulignent que les salaires chez Bosch sont encore inférieurs à ceux pratiqués chez Oyak-Renault ou Tofaş.

20 mai

Les travailleurs de l'usine historique de tracteurs TürkTraktör, appartenant également au holding Koç, se mettent en grève à leur tour. Cette usine se situe à Adapazarı, dans la province d'Ankara, au centre du pays.

Oyak-Renault, qui a demandé au gouvernement de négocier avec les grévistes, souligne que des centaines d'entre eux occupent son usine. Même situation à Fiat, où des grévistes sont présents près des machines. Ford salue l'intervention du gouvernement pour résoudre le conflit.

21 mai

La direction de Renault France menace de cesser d'investir en Turquie.

Des salariés de Tofaş et Coşkunöz retournent au travail. Le ministre de l'Industrie réclame la fin de la grève.

Manifestation de 500 ouvriers devant l'usine de Gölcük.

22 mai

La production a repris chez Tofaş et chez Ford. Un accord a été conclu entre les directions et les représentants des grévistes autour de plusieurs points : pas de répression, liberté de choisir son syndicat, une prime de 1 000 livres (environ 380 dollars), soit un mois de salaire pour reprendre le travail, et l'ouverture de négociations pour augmenter les revenus des salariés, via des primes de qualité et de productivité.

23 mai

Oyak-Renault s'engage à ne pas poursuivre les grévistes en justice. L'entreprise propose une prime de 370 dollars aux ouvriers pour reprendre le travail le 25 mai. Alors qu'un accord a été trouvé chez Ford et chez Tofaş, les travailleurs d'Oyak-Renault refusent d'interrompre la grève.

25 mai

Environ 600 ouvriers de l'usine Ford de Gölcük refusent de reprendre le travail. En même temps, Ford Otosan annonce que l'usine d'İnönü dans la province d'Eskişehir s'est arrêtée. Non seulement il manque des pièces, mais surtout Ford a pris cette mesure car une partie des ouvriers s'était déjà mise en grève.

La reprise

27 mai

Reprise du travail chez Oyak-Renault. Un accord a été signé qui prévoit des conditions de reprise du travail similaires à celles obtenues dans les autres entreprises du secteur. Les salariés recevront une prime de reprise de 1 000 livres (environ 380 dollars), ainsi qu'une prime mensuelle de 600 livres, liée à la qualité et à la quantité de la production. La direction s'engage à ne pas réprimer les grévistes. C'est ce dernier point qui avait motivé la poursuite de la grève.

3 juin

Le travail a repris dans l'usine d'İnönü, annonce la direction de Ford.

8 juin

Deux des leaders de la grève sont virés par Tofaş. Les travailleurs se rassemblent devant les portes de l'usine, l'activité est de nouveau arrêtée.

20 juin

Grève chez Er Metal, un sous-traitant de l'automobile à Bursa. La direction n'avait pas tenu ses promesses après une première grève qui s'était déroulée en même temps que celles des autres usines du secteur. Cette fois-ci, la direction s'engage à une hausse des salaires de 10 %, ainsi qu'à de nouvelles augmentations de diverses primes. Cette lutte, comme les précédentes, n'est pas organisée par un syndicat.

L'industrie automobile en Turquie

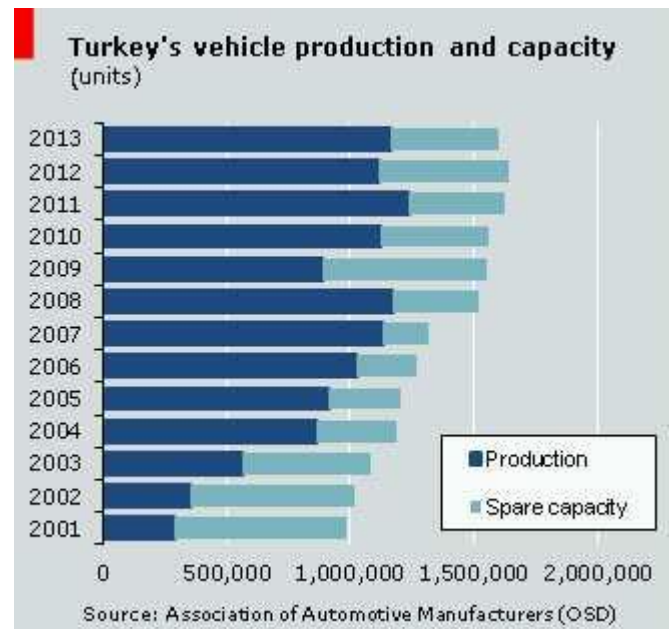
Cinquième producteur européen, la Turquie a produit 1,17 million de voitures et de véhicules commerciaux en 2014, soit 4 % de plus que l'année précédente. En 2002, sa production ne dépassait pas 346 565 véhicules. L'industrie automobile y a démarré chez Oyak-Renault en 1969. Elle a crû rapidement dans les années 2000, pour faire du pays un exportateur majeur. Les quatre cinquièmes de sa production ont été exportés en 2014, principalement vers les pays d'Europe occidentale, dans l'ordre, la France, l'Allemagne et l'Italie. Le secteur automobile a généré un chiffre d'affaires de 22,3 milliards de dollars l'an dernier, soit une hausse sur un an de 7 %. Le PIB turc est de 800 milliards de dollars. Ce secteur assure un sixième des exportations du pays. Et les investissements continuent d'affluer. Toyota va investir 500 millions de dollars pour augmenter ses capacités de moitié, à 250 000 véhicules. Tofaş va investir 520 millions de dollars

pour ajouter deux nouveaux modèles à sa ligne de production.

Ford est présent en Turquie depuis 1977. Sa coentreprise avec le conglomérat local Koç Holding (un groupe familial, l'un des deux plus importants du pays), Ford Otosan, emploie environ 7 500 salariés. Construite en 1971, l'usine Oyak-Renault dispose d'une capacité de production de 360 000 véhicules et 450 000 moteurs par an, avec plus de 5 000 travailleurs. En 2014, pas plus de 19 % de sa production étaient destinés au marché local alors que 81 % étaient exportés. Elle est détenue en partenariat avec le fonds de pension de l'armée turque. Tofaş, un joint-venture entre Fiat et le conglomérat Koç, est le troisième grand producteur en Turquie. Outre des Fiat, l'entreprise construit également des modèles Peugeot, Citroën, Opel et Vauxhall.

À elles trois, ces entreprises assurent près de 10 milliards de dollars d'exportations. Oyak-Renault est le troisième exportateur de Turquie, Tofaş le septième.

Sur le marché intérieur, en 2014, les immatriculations ont fortement reculé, d'environ 20 %, sous l'effet combiné d'une hausse des taux d'intérêt, de l'alourdissement des taxes sur les ventes, de la dépréciation de la livre turque et de l'inflation.



Pas moins de 40 % des travailleurs ont des semaines de travail égales ou supérieures à 50 heures et la Turquie a le taux d'accidents mortels dans l'industrie le plus élevé en Europe et le troisième dans le monde. Une situation qui ravit les dirigeants du pays. Recep Erdogan, le président turc, se vante que son pays soit devenu « la Chine de l'Europe ».

Les syndicats en Turquie

Selon l'OCDE, le taux de syndicalisation en Turquie est le plus bas des pays appartenant à l'organisation, et il est passé de 10 % en 2000 à 4,5 % aujourd'hui. L'interdiction des autres syndicats en 1980, décrétée par le CHP (Cumhuriyet Halk Partisi, Parti républicain du peuple) le parti kémaliste historique, lié à l'armée, et un système d'adhésion quasi obligatoire expliquaient la puissance du syndicat officiel, Türk-iş fondé en 1952, et revendiquant 1,75 million de membres. Membre de cette confédération syndicale, Türk Metal est le principal syndicat représentant les travailleurs de l'industrie automobile. Il compte 180 000 adhérents, dont 50 000 à Bursa.

Avec plus de 300 000 membres, le DISK, la Confédération des syndicats progressistes, a été fondé en 1967, suite à une scission du Türk-iş. Malgré la répression le nombre de ses adhérents est monté jusqu'à 600 000. Interdit en 1980 il n'est redevenu légal qu'en 1992.

HAK-İŞ, la confédération proche de l'AKP revendique également plus de 300 000 adhérents, une surface proche de celle de KESK, le syndicat des travailleurs du secteur public.

En 2012, suite à de précédents conflits provoqués par le renouvellement de la convention collective, les 6 000 travailleurs de l'équipementier allemand Bosch (premier fabricant mondial du secteur) ont quitté Türk Metal pour adhérer en masse à un syndicat plus petit, mais moins lié à l'État et aux patrons, Birleşik Metal-İş, membre de la confédération DISK. Mais après trois ans de procès et de pressions diverses, avec des licenciements, le front uni Justice-État-patron a réussi à redonner à Türk Metal le monopole de la représentation des travailleurs.

Durant le conflit, l'absence de négociation salariale avait entraîné un gel des salaires. Sous la pression des travailleurs, le syndicat a obtenu de la direction de Bosch une augmentation substantielle pour compenser les pertes subies durant ces trois ans. Cette augmentation de 60 % de leurs salaires (importante, mais correspondant à la forte inflation en Turquie), qui restent cependant légèrement inférieurs à ceux de Renault et des autres grands du secteur, va provoquer une réaction en chaîne dans les autres entreprises automobiles. Après les hausses, le salaire horaire chez Bosch est de 9,46 livres contre 9,83 chez Oyak-Renault.

Une autonomie ouvrière à peine ébauchée et vite dissoute

La date du démarrage du conflit démontre que les ouvriers ont eu une bonne compréhension de l'état de l'industrie automobile, mai 2015 étant une période favorable pour se lancer dans la bagarre. Après la crise financière de 2007-2008, entre 2009 et 2014, le nombre de salariés du secteur a crû de 350 %. Les investissements correspondants continuent d'augmenter, comme ceux de Tofaş et de Toyota. Fiat renforce son outil de production afin d'exporter vers les États-Unis 175 000 Doblo d'ici à 2021, tout en continuant de réduire ses capacités de production en Italie.

La proximité des élections parlementaires, prévues pour le 7 juin, a probablement incité le gouvernement à ne pas intervenir brutalement dans le conflit. De leur côté, les ouvriers ont pris soin de ne pas « politiser » leur mouvement. La principale agression contre les grévistes a été provoquée par le syndicat Türk Metal. Le syndicat va échouer dans sa tentative de jouer la division entre les ouvriers plus jeunes, plus mal payés et plus combatifs, et les travailleurs plus anciens. La police s'est contentée de surveiller et d'encadrer le mouvement car il n'y a pas eu de heurts entre les grévistes, les contremaîtres et les gardiens des usines.

Comme lors de grèves précédentes dans des pays tels que la Chine où la liberté d'organisation est très restreinte, les travailleurs de l'automobile ont utilisé les réseaux sociaux, Facebook et Twitter, pour échanger des informations et mettre en place un embryon d'organisation. Plus traditionnellement, chez Oyak-Renault, ils ont bâti un réseau de délégués par équipe, par atelier, par secteur. Ce sont ces délégués qui ont nommé leurs représentants chargés de négocier les revendications avec la direction. Celle-ci a été obligée de les reconnaître de fait, le syndicat Türk Metal n'ayant aucun contrôle sur les grévistes.

Durant le mouvement, les grévistes ont massivement souligné que leur action n'avait rien à voir avec les prochaines élections générales. Ils ont accepté la venue de députés de l'opposition venus apporter leur solidarité à la lutte, mais ils ont exigé, pour les laisser pénétrer sur le parking d'Oyak-Renault, qu'ils retirent tout signe d'identification politique. Un comportement qui exprime à la fois une méfiance légitime vis-à-vis des partis politiques traditionnels, la crainte des divisions car de nombreux ouvriers votent pour l'AKP¹, et

¹ Les résultats des élections générales de juin montreront que, dans la région de Bursa, un des bastions de l'AKP au pouvoir, les votes perdus par ce dernier se sont principalement reportés sur

donc le refus d'inscrire leur combat dans la lutte directe contre l'exploitation et l'État. Ils ont aussi fait preuve de « neutralité » subalterne à l'État en n'effleurant pas la question kurde².

À de nombreuses reprises, les grévistes ont affiché leur volonté de « neutralité » face à la domination capitaliste, allant même à affirmer ne pas avoir de problème particulier avec Oyak-Renault (ou Fiat, ou Ford), mais avec le syndicat Türk Metal. Joignant les actes à la parole, les grévistes n'ont jamais cherché à prendre le contrôle des usines, laissant les gardiens contrôler les portes et les contremaîtres, les ateliers. Ils ont même trouvé des excuses aux jaunes, expliquant que ceux-ci étaient solidaires des grévistes mais avaient peur. Chez Oyak-Renault, c'est la décision de la direction, bloquant les badges d'accès, qui va entraîner l'occupation de fait de l'usine par 900 ouvriers qui sont restés près des machines, car s'ils sortaient ils ne pouvaient plus entrer de nouveau dans l'usine. Pendant ce temps, environ 2 000 autres grévistes ont occupé le parking. Et c'est la direction qui assurera pendant quatre jours le ravitaillement en nourriture et en boissons des grévistes. Les familles ont pris ensuite le relais à travers les grillages. Avec les familles et les enfants qui jouent, le parking de Renault occupé par les grévistes ne ressemblera guère à un lieu de discussions et de débats.

L'isolement physique et politique dans lequel les grévistes se sont enfermés à la demande expresse des forces de répression, définit les limites de leur lutte. S'ils ont tenu à distance les représentants de partis politiques, ce n'était pas pour préserver l'autonomie des ouvriers mais pour garder une unité de façade entre travailleurs plus ou moins religieux, plus ou moins républicains, plus ou moins nationalistes.

le parti kémaliste et sur le parti d'extrême-droite MHP, dont les Loups gris sont le bras armé officieux. Le HDP, issu des mouvements pro-kurdes, et plutôt de gauche, y aura obtenu moins de 6 % des votes.

² Comme l'écrivait Marx (cf. « Lettre à Kugelmann », du 29 novembre 1869) : « Je suis de plus en plus arrivé à la conviction - et il ne s'agit que d'inculquer cette idée à la classe ouvrière anglaise - qu'elle ne pourra jamais rien faire de décisif, ici en Angleterre tant qu'elle ne rompra pas de la façon la plus nette, dans sa politique irlandaise, avec la politique des classes dominantes; tant qu'elle ne fera pas, non seulement cause commune avec les Irlandais, mais encore tant qu'elle ne prendra pas l'initiative de dissoudre l'Union décidée en 1801 pour la remplacer par des liens fédéraux librement consentis. Il faut pratiquer cette politique en en faisant non une question de sympathie pour l'Irlande, mais une revendication qui se fonde sur l'intérêt même du prolétariat anglais. Sinon le peuple anglais continuera à être tenu en lisière par ses classes dirigeantes parce qu'il est contraint de faire front commun avec elles contre l'Irlande. Tout mouvement populaire en Angleterre même est paralysé par le différend avec les Irlandais qui forment, en Angleterre, une fraction très importante de la classe ouvrière ».

L'interview d'un ouvrier de Tofaş³ confirme les points forts et les limites de la lutte. Il rappelle que les conditions de travail étaient devenues plus rudes avec des horaires très allongés. Des conditions qui restreignent la capacité des ouvriers à nouer des contacts entre eux. Auparavant les conditions, dans ce type d'entreprise, étaient plutôt meilleures que dans d'autres secteurs. Ayant appris la signature d'un accord jugé défavorable entre Türk Metal et le syndicat patronal, les travailleurs de Tofaş, surpris, se sont rendus au siège du syndicat pour demander des explications.

La grève a démarré après que le syndicat les a éconduits. Selon ce travailleur, le mouvement était dirigé par un groupe de 45 salariés combattifs sans organisation solide. L'arrivée à échéance, à la même date pour tous, du renouvellement du contrat a permis une lutte commune, estime cet ouvrier. La coordination entre les usines et les entreprises n'a joué qu'un rôle secondaire dans la convergence des actions. Ce travailleur dit enfin avoir compris par la lutte que c'est l'unité des ouvriers, plus que la présence d'un syndicat, qui est leur meilleure défense.

Au total, les agitations dans l'automobile turque ont démontré la vitalité de la classe ouvrière qui est toujours en pleine expansion dans le monde, sa disponibilité au combat et sa détermination à combattre les syndicats d'État quand ceux-ci se montrent trop complaisants avec l'entreprise. En ceci, la grève turque ressemble à celles, nombreuses, en Chine pour les salaires et de meilleures conditions de travail, dans les mines sud-africaines et dans les usines textiles au Bangladesh pour les mêmes raisons et tant d'autres dans lesdits pays émergents. Ces sections de la classe ouvrière élaborent lentement, suivant un parcours certes accidenté, mais assurément leurs propres raisons et leurs capacités de combat. L'autonomie ouvrière pointe son nez avec insistance et une remarquable régularité.

Il faut être aveugle pour ne pas le voir ou, pire, continuer de considérer ces pays où elle balbutie comme la périphérie lointaine du capital, comme des pays « arriérés ». Des pays uniquement capables d'engendrer des luttes de libération nationale dont l'époque est pourtant bel et bien révolue. La seule arriération de ces pays concerne leurs mécanismes d'intégration du prolétariat à l'État (ce que nous appelons la démocratie sociale) et l'organisation des corps intermédiaires : partis ; syndicats ; associations de la société civile ; etc.).

³ Publiée, le 15 mai 2015, sur Emek Ve Adalet (<http://www.emekveadalet.org/>)

Dans le camp bourgeois, on explique ces révoltes ouvrières par le dysfonctionnement de l'État en les assimilant à des processus conflictuels d'adéquation et de modernisation de la démocratie sociale. Une lecture qui n'est pas sans fondement mais qui a le défaut de ne pas identifier dans ces luttes les éléments de continuité avec les points hauts du cycle prolétarien précédent, achevé dans la défaite de 1980.

Le fil rouge qui les relie à ces points hauts est précisément l'expression embryonnaire de l'autonomie ouvrière, l'exercice de la force ouvrière (qui n'est pas réductible à l'usage de la violence) par-delà les multiples barrières placées par le capital. Cette force déployée même pendant des périodes courtes comme en Turquie fait figure de matérialisation éphémère du pouvoir ouvrier. Une force contrainte, limitée par la volonté même des ouvriers en lutte comme en Turquie, qui n'attend qu'à se déployer. Pour ceux des prolétaires qui savent reconnaître cette force, c'est une leçon pratique précieuse car elle indique ce qu'elle pourrait engendrer si elle brisait dans le combat contre la camisole des idées dominantes.

Une trajectoire qui ne s'est malheureusement pas imposée pendant la grève turque dans l'automobile. Une grève qui n'a donc pas enclenché la dynamique de l'autonomie ouvrière. Formellement indépendante des syndicats et des partis du capital dans son organisation, elle ne l'a pas été sur le fond. Le comportement ambigu à l'égard de l'entreprise, dont le commandement n'a jamais été mis en cause par des formes de lutte offensives comme les piquets de grève, les défilés internes aux ateliers et la chasse aux forces de l'ordre de l'usine que sont les gardes, les jaunes et les contremaîtres, est la principale limite du mouvement. Le rejet de toute « politisation » s'est traduit par l'incapacité des grévistes de commencer à penser collectivement une autre vision du monde, c'est-à-dire des rapports de production et de reproduction, et leur place en tant qu'ouvriers dans la société du capital.

Se voulant strictement « économique », le mouvement a certes évité de creuser en son sein des divisions prématurées sur la base des convictions et croyances de ses participants mais, à plus long terme, il n'a pas aidé à forger une nouvelle conscience collective des grévistes, à tracer un sillon pratique d'indépendance, à s'émanciper dans et par la lutte contre les idées dominantes. Subissant la pression de ces idées, il affirmera se démarquer des « gauchistes » de Gezi. Les dernières luttes ouvrières menées en commun avec les étudiants, les femmes... ont été battues dans les années 1980. Les objectifs salariaux atteints, le syndicat le plus pourri écarté, le travail a repris normalement dans les usines automobiles turques.

Le pouvoir ouvrier exprimé par la lutte ne se traduit pas, pour l'heure, en un déplacement durable du rapport de force en faveur des grévistes au cœur des ateliers, pendant la journée de travail.

Pour les prolétaires révolutionnaires du monde entier la leçon turque n'en est pas moins précieuse. En un mot, elle contribue à redonner un sens concret au concept d'autonomie ouvrière et permet de distinguer à l'aide de cet exemple ce qui distingue une grève autonome du projet politique général de l'autonomie ouvrière, de la reconquête de l'indépendance politique des exploités et des opprimés. Elle leur permet enfin de comprendre que la route de l'autonomie ouvrière n'est pas viable par la simple succession de grèves autonomes mais qu'elle exige un effort considérable d'organisation et ne peut être parcourue qu'au prix d'une lutte politique intransigeante des minorités ouvrières les plus conscientes pour le dépassement de la dimension purement « économique » et défensive de la lutte.

En attendant elle indique que, pour les ouvriers face à un capital mondial il ne peut y avoir de solutions nationales et que les ouvriers « d'ici » ne peuvent que soutenir les ouvriers de « là-bas » car chaque victoire « là-bas » est une victoire « ici », de même que chaque défaite « là-bas » est une défaite « ici ».