

**Ford Genk : LUTTER CONTRE LA FERMETURE ?
DURCIR LA LUTTE POUR FAIRE PAYER LE PATRON ET L'ETAT !**

Le 24 octobre, Ford annonce la fermeture de l'usine de Genk et celles probables de Southampton et de Dagenham en Angleterre. Ford restructure l'ensemble de ses sites de production européens. En Belgique, 4 300 emplois chez Ford Genk et près de 6 000 chez ses sous-traitants seront supprimés à l'horizon 2013/2014. En Angleterre, près de 1 400 emplois sont menacés. Une fois de plus, les syndicats, les bourgmestres, les députés, la Région flamande, les ministres sont « étonnés » et « scandalisés » par cette décision et font comme s'il s'agissait d'une vile trahison d'un méchant patron... « étranger » qui, il y a à peine deux mois, leur « garantissait » la production du nouveau modèle de Mondeo en 2013 !!!

C'est « une véritable catastrophe », un « bain de sang social »... il n'y a pas de mots assez forts. Alors que la situation de l'industrie automobile en Europe, et particulièrement celle de Ford ne cesse de se dégrader, ils se lamentent, organisent des protestations symboliques et « citoyennes », et promettent quelques miettes comme consolation, des plans sociaux, des reclassements, tout en demandant surtout, aux ouvriers de rester calmes et « responsables » et à la maison, le temps de négocier avec Ford. Ce n'est pas ainsi qu'on lutte efficacement contre les conséquences des fermetures et des licenciements.

Ouvriers, camarades, tous ces gens sont vos FAUX AMIS !

Le patron ne changera pas d'avis !

Avant même de faire des véhicules, Ford, en bonne entreprise capitaliste, doit faire des profits. Avec une perte annoncée de près de 1,5 milliard de dollar en Europe, cette année, Ford devait réagir. Le taux d'utilisation de ses sites en Europe n'est que de 50 à 60 % alors que pour être rentable, une usine automobile doit tourner à au moins 80 % de ses capacités. À Ford Genk, ce taux n'est que de 48 % loin derrière les sites espagnol et allemands (Saarlouis et Cologne, pourtant comparables en terme de coûts de production). Et les véhicules produits à Genk arrivent tous en fin de vie. Bref, un analyste (Colin Lagan d'UBS) a calculé que le coût de fermeture de Ford Genk avoisinait 1,1 milliard de dollar, mais permettrait des économies annuelles de 500 à 700 millions de dollars. C'est la logique implacable du capital mais Ford ne peut pas cacher que la restructuration se fait essentiellement sur le dos des ouvriers.

Il faut, d'abord et avant tout, ne compter que sur vous-même, vous organiser, entre vous avec vos collègues et ceux des firmes sous-traitantes également touchés dans le long processus de restructuration de l'industrie automobile.

Après avoir accepté des sacrifices salariaux et une augmentation des cadences, il y a deux ans – pour sauver l'emploi ! –, le dos au mur, il n'y a pas d'autre solution que la lutte, la grève. Il faut garder sous votre contrôle le stock de pièces et voitures comme monnaie d'échange pour arracher le plus d'argent possible. Après l'annonce de la fermeture de Volkswagen-Forest, en novembre 2006, il a suffi d'un débrayage et de la peur qu'il inspira pour que les licenciés obtiennent des millions en indemnités de licenciement. Les ouvriers de Volkswagen-Forest avaient obtenus en moyenne 144 000 euros, et ceux d'Opel Anvers, 153 000 euros. Le bénéfice opérationnel de Ford sera supérieur au troisième trimestre à 2 milliards de dollars. Il y a donc de la marge pour plus que les 77 000 euros d'indemnités de licenciement proposés, soit moins de 50 000 euros net, car l'État qui « soutien » les travailleurs va prélever sa dime sous forme d'impôt. Il faudra se battre contre l'État pour qu'il laisse tomber les impôts sur les primes de licenciement. L'État et la région, complètement « surendettés », ne vont pas venir à votre secours. Les capitalistes et leur État préfèrent sauver les banques plutôt que les entreprises qui ne leur rapportent pas des profits suffisants.

Il ne faut pas se considérer uniquement comme des ouvriers de l'automobile mais comme des ouvriers qui face à l'attaque des patrons vont voir d'autres ouvriers, surtout dans un contexte belge où tous les nationalismes et régionalismes sont là pour nous diviser. Ouvriers flamands ou ouvriers wallons, la fermeture de l'usine aura les mêmes conséquences pour tous. Le nationalisme, en Flandre comme ailleurs, n'est pas la solution. Les ouvriers n'ont pas de patrie : la « nationalité » de l'ouvrier c'est sa classe.

Le gouvernement a été prêt à aider financièrement l'industrie automobile belge, mais pas les travailleurs expulsés de la production. Ce que nous proposons, c'est le contraire : les salaires doivent être garantis par les patrons et par l'État quoi qu'il advienne de leurs usines. Et ceci pour l'ensemble des salariés touchés directement ou indirectement par les plans de restructuration. L'objectif est ambitieux et politique, mais c'est le seul à la hauteur des enjeux.

Prenez vous-même votre lutte en charge, sans attendre une hypothétique et illusoire « solution syndicale ». Quel compromis peuvent-ils bien proposer face à l'ultime stade des fermetures ?

Il faut leur faire payer ! Seule la lutte peut payer !

Mouvement Communiste/Kolektivně proti kapitálu, le 4 novembre 2012