

Fiat Melfi : la classe ouvrière d'Italie contre-attaque

La grève de Melfi en mai 2004 est probablement la première grève totale de l'ensemble des ouvriers d'une usine automobile de la dernière génération, combinant production flexible parc fournisseur à proximité. Les vingt jours de grève qui ont paralysé la Sata (Società Automobilistica Tecnologia Avanzate) et, par ricochet, l'ensemble des établissements de Fiat en Italie pourraient bien marquer le retour d'une combativité ouvrière d'usine qui avait subi, depuis la fin des années 1970, les coups des défaites, du chômage, de la restructuration et du redéploiement industriel. Pendant ces longues années noires qui ont suivi la cinglante défaite de l'occupation des usines Fiat de Turin en 1980, néanmoins ponctuées par le grand sursaut de 1994 quand des grèves générales ont fait reculer le gouvernement et mis au pas les syndicats sur les projets de réforme de la retraite, le relais de la lutte de classe a été pris par les travailleurs des transports. Ces derniers ont encore récemment fait parler d'eux en entamant une grève qui a littéralement pulvérisé de par ses formes et par ses objectifs le cadre légal de négociation et de lutte dans lequel, syndicats officiels et entreprises des transport, les enfermaient (cf. la *Lettre de MC* numéro 12). L'agitation à Melfi a fait voler en éclats la malédiction qui semblait avoir frappé depuis près d'un quart de siècle les ouvriers du premier groupe industriel d'Italie. Le fait est d'autant plus remarquable que cette usine n'avait jamais véritablement participé à des mouvements y compris aux traditionnels mouvements syndicaux. Il y a encore deux ans, quand des ouvriers de l'usine Fiat de Termini Imerese étaient venus rencontrer leurs camarades de Sata à Melfi même, ceux-ci leur avaient tourné massivement le dos. Autre élément important, ces travailleurs ont d'emblée embrassé des modes d'action qui rappellent ceux de leurs camarades de Turin de la fin des années 1960. Compte tenu de l'importance politique générale de cette lutte, dépassant largement les frontières de la botte italienne, dans la tradition de notre mouvement, nous nous essayons à analyser ses caractéristiques et les conditions qui l'ont rendue possible.

Un « nouveau type » d'usine automobile : on fait du neuf avec du vieux...

L'utilisation d'un nouveau nom, Sata (Società Automobilistica Tecnologia Avanzate), pour désigner l'établissement de Melfi, symbolise explicitement la tentative de Fiat de transformer radicalement son modèle productif et sa philosophie de l'organisation du travail. Ayant expérimenté les limites du fordisme, les dirigeants de Fiat avaient décidé, à la fin des années 1980, de construire une nouvelle unité de production basée sur le modèle japonais, celui de Toyota en particulier. Les « nouveaux » concepts d'intégration, de flexibilité, de juste à temps et de qualité totale deviennent prioritaires. Abandonnant la solution du tout-robot, le travail vivant est remis au centre du processus productif direct. Non pas, bien sûr, dans le sens de l'élimination des systèmes de machines automatiques, mais dans celui d'une corrélation plus poussée entre l'action des premiers et l'intervention d'accompagnement, voire de surveillance rapprochée des séquences opératoires des outils, par les travailleurs.

Pour cela, une rupture totale avec le modèle développé à Mirafiori et au nord de l'Italie était nécessaire. Après avoir envisagé la délocalisation (Portugal, Pologne ou Grande-Bretagne), la plaine à blé de San-Nicola de Melfi, en Basilicate, fut choisie. Cette région dans l'extrême sud du Mezzogiorno bénéficiait de trois avantages majeurs. Elle n'est pas gangrenée par la présence mafieuse comme ses voisines, Calabre et Pouilles. Pour s'y installer, Fiat a touché des aides conséquentes tant de l'Etat italien que de l'Europe, correspondant à près d'un tiers de l'investissement initial total. Enfin, le taux de chômage élevé, dépassant les 20 %, a permis une sélection draconienne des nouveaux embauchés. Quelque 80 000 candidats ont été reçus pour en choisir moins de 7 000. La jeunesse (pas d'embauché

de plus de 32 ans) et l'absence d'expérience industrielle étaient les conditions préalables à l'acquisition d'un poste. Ce qui intéressait le plus l'entreprise, note un ouvrier, c'était « *la volonté de travailler* ». Pour ne pas affecter la nouvelle organisation du travail avec des vieilles habitudes, Fiat décide de réduire au maximum l'emploi de personnels d'encadrement et de techniciens venus des autres usines du groupe. Il n'y aura, au total, qu'une cinquantaine de transferts.

Une fois le barrage de la sélection franchi, le nouveau salarié de Melfi est passé par un long apprentissage. Les futurs ingénieurs ont suivi des cours à Turin qui ont duré dix-huit mois. Maîtrise et techniciens ont été formés directement sur site. Au total, ce sont mille salariés qui ont eu droit à une préformation d'une durée d'un an. Celle-ci était dispensée en deux équipes, de 6 à 14 heures et de 14 à 22 heures. Une bonne manière d'initier les élus à leur nouvelle vie. Elle visait également à les familiariser avec l'intégralité des opérations rapprochées du procès de fabrication, tant en amont qu'en aval. La notion de groupe de travail était également un concept fondamental à intégrer par l'ouvrier, au sein duquel il devra apprendre à agir et à se mouvoir. Cette formation s'est faite dans une ambiance décrite par des travailleurs comme une sorte de lavage de cerveau. « *Fiat c'est bien, Fiat c'est le progrès, Fiat te fait travailler* », voilà les trois idées que le nouveau venu devait bien assimiler. Dans un lieu où près de la moitié des jeunes sont au chômage, trouver un emploi stable était considéré comme un privilège. Le premier groupe d'environ mille embauchés était considéré par Fiat comme « *l'équipe initiale* », véritable « *avant-garde ouvrière* » (dixit Fiat dans l'une de ses publications) appelée à participer à la fondation de la nouvelle usine et à transmettre aux autres ouvriers leur propre expérience. Non seulement les connaissances empiriques acquises précédemment, mais aussi et surtout, « *la conscience et l'orgueil d'appartenir au point avancé de l'expérimentation* ».

Radiographie du complexe productif de Melfi

Annoncée le 28 novembre 1990, la construction de Melfi a requis 3 milliards d'euros d'investissements, dont 900 millions d'aides publiques. Entamés en juin 1991, les travaux vont durer deux ans. Le site de Sata recouvre une superficie de deux millions de mètres carrés. Le parc fournisseur des sous-traitants adjacent s'étale sur 700 000 mètres carrés. En septembre 1993, commence la fabrication de la présérie de Punto, dont la production de masse en vue de sa commercialisation débutera en janvier 1994. L'usine est conçue pour livrer 450 000 voitures par an au maximum, niveau qu'elle n'a jamais atteint jusqu'ici. L'engagement à embaucher 7 000 salariés – 700 employés, 1 800 ouvriers professionnels et 4 500 opérateurs (l'équivalent des anciens OS) – n'a pas non plus été tenu. En 1996, ils n'étaient que 5 900 pour une production annuelle de 360 000 autos. Avec une productivité moyenne de 61 voitures par salarié, Melfi va devenir l'une des usines les plus productives d'Europe. A titre de comparaison, à la fin des années 1960, la productivité de l'usine de Mirafiori n'atteignait pas les dix voitures par salarié. Pour arriver à ces chiffres, Fiat a réussi à faire monter le taux de saturation (temps pendant lequel le travailleur est mobilisé par une tâche productive) des ouvriers à 94,3 % (soit 410,4 minutes par jour), contre 86 % (387 minutes) auparavant. De plus, miracle de la flexibilité, en cas de ralentissement du cycle productif, le retard est récupéré par l'accélération de la chaîne.

L'usine de Sata comprend quatre secteurs : presse, soudure, peinture et montage. Seule manque une unité de mécanique, les blocs propulseurs venant de l'usine de Termoli Imerese. Elle est organisée autour des UTE (unité technologique élémentaire), groupes autonomes de production. Si le nombre de salariés a plutôt reculé pour se stabiliser autour de 5 000, il n'en est pas de même pour les travailleurs du parc fournisseurs dont le nombre atteint 3 500 en 2004. Ces équipementiers de premier rang, au nombre de 25, sont regroupés dans le consortium Autocomponentistica del Mezzogiorno (ACM). A l'origine, le parc fournisseur devait comprendre 18 sociétés employant 2 140 salariés, avec un investissement initial de 500 millions d'euros. Auparavant, à l'image de Magneti Marelli, une dizaine de ces sociétés faisaient partie du groupe Fiat. Les restructurations successives du secteur et les concentrations ont permis l'entrée sur le marché local de firmes étrangères telles Johnson Controls, Lear, Valeo, Ti Automotive et Benteler Automotive. A l'intérieur même de l'usine, l'ensemble de la manutention est délégué au groupe TNT Arvil, dont les travailleurs sont à l'origine de la grève qui va stopper l'usine en mai 2004.

Une percolation qui, à la longue, va faire déborder le vase de l'exploitation

Chez Fiat, comme chez les autres constructeurs automobiles, l'incidence du coût des salaires est en diminution constante. En moyenne, il représente actuellement moins de 10 % du prix de marché d'une voiture du groupe turinois, contre 19,1 % en 1995. Avant tout, ceci est le fait d'investissements en équipements de production de plus en plus perfectionnés, capables d'augmenter la productivité du travail ouvrier. La baisse de la composante salariale dans les coûts de production relève également d'une pression constante sur les rémunérations des travailleurs. A Melfi, cela s'était traduit par une diminution des primes de soir et, surtout, de nuit ainsi que d'une mesure différente des primes liées aux résultats. Ces dernières sont calculées tant au niveau du groupe que du secteur et de l'établissement. Elles comprennent aussi une variable liée à la présence effective dans l'usine. Considérés comme de l'absentéisme, les congés maternité et les arrêts pour accident de travail pénalisent l'ensemble des salariés. Résultat : des salaires inférieurs de 15 % à la moyenne du groupe Fiat Auto en Italie. Cette discrimination patente sera à l'origine de la revendication de 165 euros de rattrapage en moyenne.

Comme nous l'avons indiqué plus haut, la production flexible n'est plus conçue comme une somme d'opérations distinctes et segmentées mais comme un procès continu qui se termine par la vente du produit fini. L'objectif poursuivi est de comprimer les stocks au minimum et donc réduire le temps nécessaire à la fabrication d'un modèle avant de lancer la production du suivant. Problème, les temps sont calés sur un flux normalisé de la production, situation inexistante dans la pratique. Quand le planning prend du retard, le rythme des deux lignes de montage est accéléré. Le modèle toyotien du juste à temps et du zéro défaut ne peut fonctionner que si l'objectif de qualité est maintenu tout au long de la chaîne de production. A Melfi, les primes d'objectif quantitatif perçues par les chefs des ateliers en amont vont affecter la qualité des produits finis. C'est seulement au cours de la phase de montage que les défauts étaient détectés, ralentissant d'autant la finalisation des produits. Effet pervers de la recherche de l'augmentation maximale des volumes, ce sont les primes liées à la qualité qui sautent, tant celles de l'encadrement que celles des ouvriers. Bien sûr, cela ne va pas manquer d'accroître les tensions avec les petits chefs et la direction.

La Sata impose le travail de nuit à l'ensemble des travailleurs. La semaine de travail est répartie sur six jours. Les ouvriers travaillent deux semaines d'affilée avec les mêmes horaires, ne récupérant le samedi qu'à la fin de la troisième semaine. Ce système dit des « *deux équipes de nuit consécutives* » est de plus en plus contesté par les travailleurs. Sa suppression a été l'une des revendications majeures de la grève de 2004. Ce type d'horaires, s'il est conforme à la finalité d'augmenter le temps d'utilisation de l'ensemble des machines, se traduit par un épuisement accru des ouvriers et par la destruction de toute possibilité de vie sociale hors de l'usine. Dans une zone où effectivement trouver un emploi stable est une gageure, les centaines de démissions enregistrées depuis sa création marquent la difficulté des jeunes prolétaires à s'adapter à l'usine flexible. N'est pas Toyota qui veut, et si ce type d'organisation du travail est particulièrement fragile face à la lutte ouverte, il ne peut pas non plus se permettre la désaffection rampante des ouvriers. Le vieux modèle répressif de Fiat va rapidement faire son retour, comme en témoigne la pluie incessante de sanctions. Leur levée a été une autre revendication majeure de la grève de 2004.

Des exigences ouvrières qui viennent de loin

La lutte a démarré avec des grèves appelées par les syndicats demandant le paiement des jours de chômage technique, qui s'étaient multipliés depuis le début de l'année 2004. Rapidement, toutefois, les travailleurs ont dépassé ce cadre. Les revendications vont tourner autour de trois points centraux.

1. Premier point, l'organisation des heures de travail qui avait été adoptée par l'accord des trois centrales syndicales officielles, Cgil, Cisl et Uil, et qui prévoit trois équipes samedi inclus. Selon cet agencement, les ouvriers doivent travailler deux semaines consécutives sur la même tranche horaire. Trois jours de repos séparent les changements d'équipe. Les grévistes réclament la fin du régime des deux équipes de nuit hebdomadaires consécutives.
2. Deuxième point, les salaires. Là encore, pour convaincre Fiat de s'implanter à Melfi, les syndicats officiels ont négocié des contrats de travail au rabais. Les horaires de nuit et de soir ne bénéficient que de majorations nettement inférieures – respectivement, de 45 % au lieu de 60,5 % et de 25 % au lieu de 28 % – à celles prévues par l'accord national de groupe. De même,

les primes liées à la production et calculées à trois niveaux (groupe ou UTE ; département et entreprise) pénalisent les salariés de l'usine Sata. L'établissement de leurs niveaux repose sur l'analyse de cinq éléments : l'absentéisme ; le rapport entre production effective et capacité de production ; l'efficacité de la main-d'œuvre (la production divisée par le nombre d'heures travaillées directes ou indirectes) ; le rebut et la qualité. Au final, les ouvriers de Melfi, en dépit d'une productivité et d'une flexibilité de loin les plus élevées des usines automobiles italiennes, reçoivent un salaire inférieur d'environ 2 000 euros par an à celui de leurs camarades des autres sites du groupe. D'où une demande d'augmentation moyenne de 165 euros mensuels.

3. Enfin, troisième point, les ouvriers ont exigé l'abolition d'un système disciplinaire qui a produit 9 000 sanctions diverses depuis 2001, dont 2 500 sur la dernière année.

Les combats au jour le jour

La narration chronologique de la lutte vaut mieux qu'une longue explication pour comprendre la qualité de cet épisode de la guerre des classes.

Courant février. Plusieurs licenciements pour motif disciplinaire tant chez Sata que chez les sous-traitants.

25 février. Grève tournante de deux heures des travailleurs de TNT Arvil (logistique et manutention interne) et Magneti Marelli (suspensions). L'agitation massive bloque toutes les activités de l'usine. Les revendications de l'abolition de la double équipe de nuit et des augmentations salariales sont avancées pour la première fois par les travailleurs en lutte.

26 février. Débrayages chez Sata contre les mises en chômage technique à répétition.

Du 1^{er} au 5 mars. Plusieurs milliers d'ouvriers sont mis en chômage technique. L'usine est bloquée par des camionneurs indépendants qui protestent contre le contrat de transport attribué par Fiat à l'entreprise TNT.

26 mars. Grève générale nationale appelée par les trois grandes confédérations officielles. A Melfi, l'une des deux lignes de montages doit s'arrêter.

7 avril. Mise en chômage technique de 45 des 80 ouvriers de Mecoflex, l'un des sous-traitants du parc fournisseur. Tous les syndicats protestent contre les transferts de production vers d'autres pays.

14 avril. C'est au tour de l'équipementier Valeo de placer au chômage technique 160 de ses 190 salariés. Un autre équipementier, IMAM Melfi, annonce à son tour que 90 de ses 121 salariés seront sans travail pour trois semaines à partir du 26 avril.

16 avril. Appel à une grève de huit heures des 630 ouvriers de l'équipementier Lear lancé par la Fiom (fédération des métallos affiliée à la Cgil, confédération proche de l'ancien PCI, renommé PDS). Lear a refusé d'étendre à son établissement de Melfi une augmentation de salaire obtenue par les autres salariés du groupe en Italie. La semaine précédente, c'était au tour des ouvriers de Magneti Marelli de débrayer pour les augmentations de salaire.

17 avril. Les salariés de TNT Arvil (logistique et manutention interne) se mettent en grève. Quelque 800 autres salariés sont renvoyés à la maison.

18 avril. L'équipe de nuit de Lear débraie.

19 avril. L'usine Fiat de Melfi est arrêtée pour la troisième fois. Les travailleurs de TNT Arvil sont à nouveau en grève. Fiat décide de donner congé à ceux qui travaillent sur le site. Réunis en assemblée générale, les ouvriers de Sata décident alors de se mettre en grève. Johnson Controls annonce la prolongation pour treize semaines du chômage technique qui touche ses salariés. Les délégués du personnel qui participent à l'agitation demandent une réunion immédiate avec la direction pour négocier horaires et conditions de travail. Les élus Uilm (fédération des métallos affiliée à la Uil, confédération proche de l'ancien Parti socialiste), Fim (fédération des métallos affiliée à la Cisl, confédération proche de l'ancienne Démocratie chrétienne) et Fismic (syndicat autonome, teinté de jaune sur les bords) se dissocient des formes de lutte adoptées, les jugeant trop dures. Les portes de l'usine sont barrées par quelques centaines de travailleurs du site. Les camions de pièces et de voitures ne peuvent ni entrer ni sortir. Réunis en assemblée, les travailleurs de Lear décident la poursuite de la grève. Le président de la région demande la médiation du gouvernement.

20 avril. Le blocus de l'usine continue. Le responsable du syndicat patronal de la métallurgie dénonce les actions illégales des grévistes. La direction Fiat refuse de rencontrer la Fiom, ainsi que les syndicats

qui adhèrent à la lutte (l'ancien syndicat fasciste, l'Ugl ; le Slai-Cobas, fondé par des anciens ouvriers combattifs d'Alfa Romeo de Milan ; la Cisl, traditionnel syndicat jaune et corporatiste, et la Failms, syndicat autonome maison) et annule une rencontre avec la région Basilicate pour discuter l'avenir de l'usine. Depuis Rome, cependant, l'administrateur délégué de Fiat, Giuseppe Morchio, laisse implicitement la porte ouverte au dialogue lors de la présentation des comptes financiers annuels du groupe.

21 avril. La grève de Melfi provoque l'interruption de la production à Mirafiori. Le ministre du Welfare, le dirigeant de la Ligue du Nord (parti autonomiste xénophobe), Roberto Maroni, annonce l'intervention du gouvernement dans le conflit, une intervention sollicitée par une centaine de parlementaires représentant tous les partis politiques. Aux barrages, la tension monte entre les piquets massifs et les forces de répression. Celles-ci, malgré leurs efforts, ne parviennent pas à faire rentrer dans l'usine les quelques autocars quasiment vides de travailleurs. Les syndicats Cisl et Uil réitèrent leur accord avec les revendications mais refusent catégoriquement de cautionner l'emploi de méthodes de combat si virulentes.

22 avril. De nouveaux établissements sont touchés par les conséquences de la grève chez Sata. Les syndicats Uilm, Fim et Fismic défilent à Melfi pour réclamer la liberté du travail. Ils sont 1 500 selon les organisateurs, 150 selon la police. A Melfi, l'évêque appelle les syndicats à l'unité, tandis qu'à Turin, après avoir rencontré syndicats, puis dirigeants de l'entreprise, le cardinal local rappelle l'importance des liens entre la Fiat et Turin.

23 avril. Rencontre entre la direction Fiat et les syndicats des métallos. La Fiom quitte rapidement la table de négociation refusant d'appeler à la levée des barrages comme préalable à l'ouverture des discussions formelles entre partenaires sociaux. En revanche, la Fiat, l'Uilm, la Fim et la Fismic mettent sur pied un calendrier de réunions communes concernant l'ensemble des usines du groupe. A Melfi, les délégués des syndicats adhérant au mouvement et grévistes refusent de lever les piquets avant d'avoir obtenu satisfaction pour leurs revendications. Le secrétaire général de la CGIL, Guglielmo Epifani, fait un appel à la modération.

24 avril. Manifestation devant les portes de Melfi contre l'ouverture de négociations entre la direction et les syndicats désolidarisés de la lutte. Le responsable Fiom, Gianni Rinaldini, annonce la poursuite du blocage et une grève le 27 dans toutes les usines italiennes de Fiat.

25 avril. La direction du groupe affirme avoir perdu 12 000 voitures à la suite du conflit. Pour maintenir la production dans des usines qui dépendent de Melfi, elle a dû employer des hélicoptères pour évacuer des pièces. A Pomigliano d'Arco, près de Naples, le site où près de 9 000 ouvriers fabriquent des Alfa Romeo, l'Uilm dit craindre l'éclatement d'un nouveau Melfi. Cette usine traditionnellement combative, où les Cobas (syndicats de base) sont très influents, pourrait s'arrêter dès le 26, faute de pièces. Chaque matin des travailleurs de l'usine napolitaine remplissaient deux autocars pour se rendre au piquet de Melfi et n'en repartaient que le soir.

26 avril. Les ouvriers forment des piquets dès 4 heures du matin. Venus de plusieurs casernes, quelque 450 carabinieri et policiers en tenue de combat se présentent aux portes de l'usine. Les premiers cars de non-grévistes se pointent à 5h30. A 6h15, les forces de répression s'approchent des barrages. Cette fois, l'accord tacite habituel, qui comportait le libre accès des camions et des cars se dirigeant vers l'usine Barilla mitoyenne et des non-grévistes de Sata, est refusé par la police. Les forces de répression se mettent à embarquer les ouvriers qui restent assis en criant « *pace* » (paix). Après avoir été virés, les grévistes reviennent et reconstituent le barrage. Vers 9 heures, pour faire rentrer deux cars avec à bord une quarantaine de salariés désireux de travailler, les forces de répression chargent sur ordre de Rome en ouvrant une brèche dans le barrage humain. Bilan, une quinzaine de blessés. Parmi les trois flics touchés, se trouve la commissaire qui s'est pris un caillou après avoir ordonné la charge. Un nouveau car arrive mais cette fois un parlementaire de gauche négocie une trêve avec le ministère de l'Intérieur et le car repart. L'après-midi, nouvelle charge des flics, moins violente que celle du matin. C'est maintenant l'ensemble des établissements Fiat qui est paralysé.

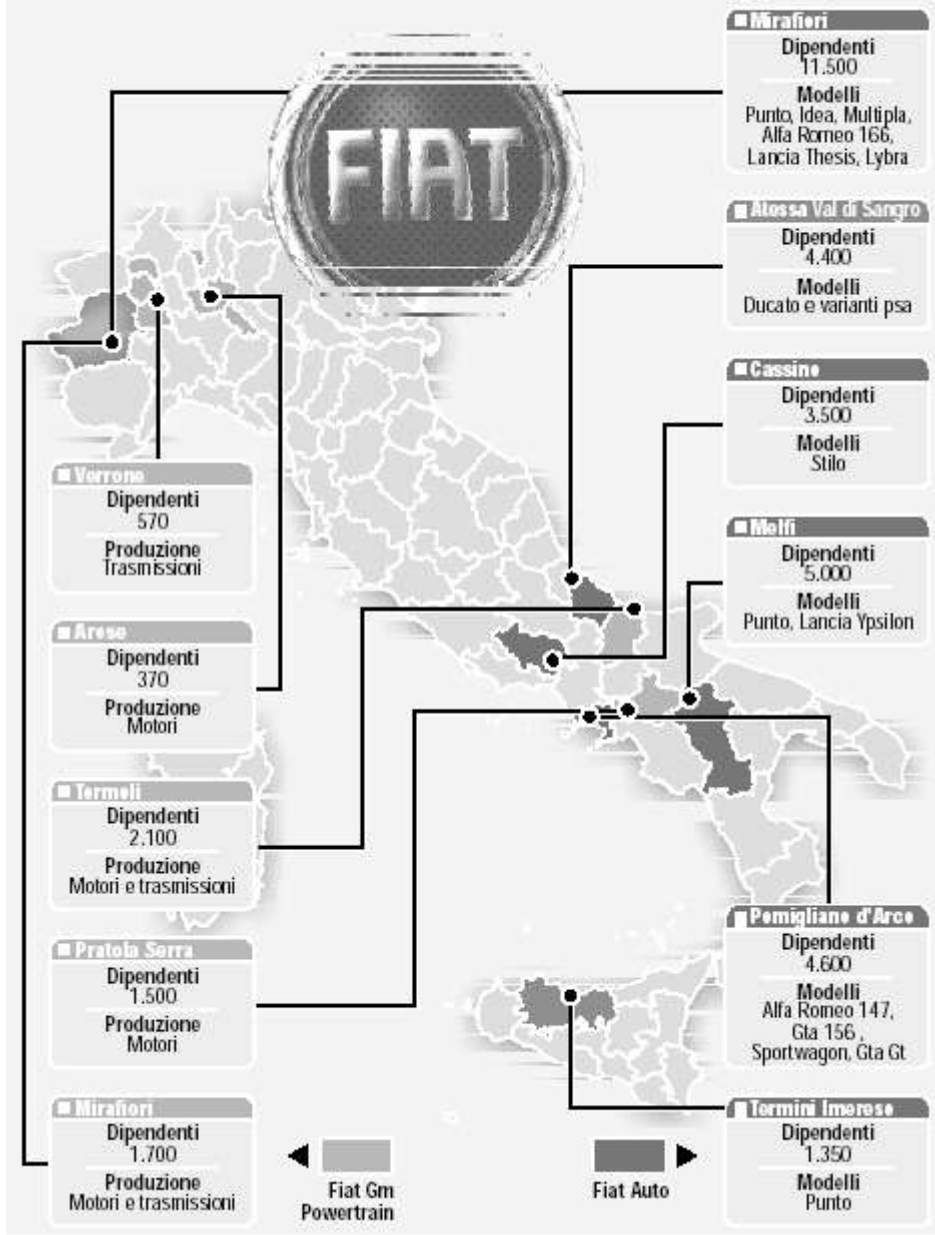
Quelques données sur la Fiat

Implantation géographique des établissements FIAT en Italie

Chiffres 2004, établissements industriels seulement (sources *Il Sole*)

La mappa degli stabilimenti in Italia

Gli insediamenti produttivi di Fiat Auto e di Fiat-Gm Powertrain, la joint venture con General Motors



On notera qu'aujourd'hui, près des 2/3 des salariés (22 450 sur 36 590) de Fiat, en Italie, travaillent dans le Mezzogiorno, contrairement aux années soixante et soixante-dix où les trois quarts des salariés travaillaient dans le Nord.

Evolution des effectifs (1997/2003)

Sources FIOM/CGIL

Etablissements/Entités	Effectifs au 31/12/1997	Effectifs au 31/12/1999	Effectifs au 31/12/2001	Effectifs au 31/12/2003
Turin centre (Administration)	7 490	6 133	3 720	3 408
Centre d'essais	834	778	607	311
Carrosserie Mirafiori	8 892	7 741	7 129	5 919
Mécanique Mirafiori	4 587	3 119	PWT	PWT
Presses Mirafiori	2 474	1 418	1 200	803
Carrosserie Rivalta	5 732	3 394	2 107	FIAT AVIO
Presses Rivalta	707	294	0	FIAT AVIO
Direction commerciale Turin	681	740	821	978
Verrone	883	711	0	0
Cassino	7 191	5 418	4 733	3 713
Sulmona	972	0	MMarelli	MMarelli
Termoli	2 985	2 547	PWT	PWT
Termini Imerese	2 810	2 681	1 931	1 479
Sasn Lecce	114	0	0	0
Carrosserie Arese	2 840	1 378	757	0
Mécanique Arese	721	602	PWT	PWT
Arese centre (Administration)	1 896	1 683	1 122	631
Balocco	42	55	67	87
Pomigliano	7 808	5 616	4 942	5 046
Pomigliano (Administration)	428	259	74	76
Services commerciaux Italie	1 795	854	766	253
Divers	294	374	225	0
Total FIAT AUTO	62 176	45 795	30 201	22 704
Sevel	4 213	4 069	4 541	4 648
Sata Melfi	5 845	6 600	5 080	5 100
Fma Avellino	1 304	1 920	PWT	PWT
Sava Italie	608	615	405	406
Total Filiales FIAT AUTO	11 970	13 204	10 026	10 154
Verrone	0	0	623	566
Termoli	0	0	2 315	2 388
Mécanique Mirafiori (*)	0	0	2 128	1 954
Mécanique Arese (*)	0	0	403	549
Turin centre (Administration)	0	0	1 197	1 162
Fma Avellino	0	0	1 450	1 726
Total PWT	0	0	8 116	8 345
Total FIAT automobiles	74 146	58 999	48 343	41 203

(*) : filiale 50/50 Fiat/GM

Données syndicales de Sata Melfi

Composition des RSU

Fim	14
Fiom	14
Uilm	12
Fismic	9
Ugl	6
Slai-cobas	3
Cisal	2

Taux de syndicalisation 40 %, soit 2 000 adhérents dont :

Fim 29 %	580
Uilm 23 %	560
Fismic 18 %	360
Fiom 15 %	300
Ugl 12 %	240
Cisal 3 %	60

En une journée, le manque à produire s'élève à 4 300 véhicules, dont 1 200 à Melfi. Entre Fiat Auto et fournisseurs, ce sont 80 000 travailleurs qui sont touchés par les conséquences du conflit.

Malheureusement, l'heure de débrayage à Mirafiori organisée par la Fiom ne recueille qu'une participation très limitée. A Arese, dans la banlieue de Milan, les ouvriers Fiat de l'ancienne grande usine d'Alfa Romeo bloquent l'autoroute proche à l'appel de la Fiom, du Slai-Cobas et de Fimu-Cub (autre syndicat de base bien implanté à Arese). Environ 550 des 2 000 salariés de l'usine sont en chômage technique jusqu'à la fin de l'année. « *Ce sont des jours tristes* », déclare le président de Fiat, Umberto Agnelli, qui déplore « *le cadeau fait à la concurrence* ». Dans une lettre envoyée à tous les salariés du groupe, Giuseppe Morchio, appelle tout le monde à la raison en demandant toujours la levée des piquets.

27 avril. Le juge de Melfi ordonne à la Fiom de lever les barrages. Celle-ci réplique qu'il ne s'agit pas de barrages mais de manifestations de travailleurs. Sur les barrages, en revanche, la position reste ferme : pas de levée des piquets sans acceptation des revendications. Cependant, les délégués ont décidé de transformer les piquets en *presidio* (c'est-à-dire présence massive aux portes sans entraver la circulation). Ceux qui le voudront, pourront donc rentrer dans l'usine. Suite aux pressions d'Alliance nationale (l'ancien parti fasciste), l'Ugl métallurgie annonce quitter les barrages. Décision remise en cause peu après. A son tour, la direction de la Cgil incite la Fiom à modérer sa position. Cette dernière s'exécute en parlant désormais explicitement de levée des barrages si la négociation s'engage sérieusement (lire avec leur participation aux discussions). Les secrétaires généraux de la Cgil, de la Cisl et de l'Uil rencontrent Giuseppe Morchio. Les syndicats confédéraux acceptent le préalable de la levée des barrages. En échange, le représentant de la société confirme un investissement de 630 millions d'euros étalé sur trois ans sur le site de Melfi. Dans la foulée, les trois confédérations se réunissent avec la Fiom, qui prétend rencontrer ses délégués de Melfi avant toute prise de décision. A ce stade, Fiat a perdu 21 000 voitures.

28 avril. La grève nationale de quatre heures des métallurgistes ne rencontre pas un franc succès. Si les chiffres de participation à la grève sont fort différents selon les sources, la manifestation de la Fiom à Turin, devant Mirafiori, est squelettique. La Fiom de Melfi s'engage alors à lever les barrages. Gianni Rinaldini, secrétaire général de la Fiom, déclare qu'il faut passer à d'autres formes de lutte.

29 avril. Sous les hués des grévistes un car passe le portique. Il ne contient que trois passagers. La grève se maintient solidement. Pourtant, en rappelant lourdement le jugement favorable à Fiat exigeant de dégager les accès de l'usine, les dirigeants nationaux de la Fiom proposent à l'assemblée des grévistes de voter la levée des barrages. Contre l'avis des syndicats autonomes et du Cobas, la Fiom affirme que la grève a obtenu une première victoire, l'ouverture des négociations. Suite à une réunion mouvementée, l'assemblée décide à l'unanimité – Cobas et autonomes n'ont pas osé s'opposer frontalement en préférant s'abstenir – la suspension du *presidio*. Une grève est également décidée dont la reconduction sera validée lors d'assemblées de grévistes tenues à chaque changement d'équipe. Désormais, les travailleurs désireux de reprendre le travail, pourront le faire. Ce jour-là, cependant, ils ne seront pas plus de 200 sur trois équipes à rejoindre les machines. Plus important, les camions de voitures et des pièces peuvent aussi transiter. La production reprend ainsi à Cassino et dans d'autres unités du groupe. A 22 heures, toutefois, il y a encore plus de 1 000 travailleurs en lutte rassemblés devant les portes. Cette masse rend toujours difficile l'entrée ou la sortie de l'usine.

30 avril. La grève continue d'être reconduite d'équipe en équipe. Les négociations entre direction Fiat et syndicats s'engagent enfin. La Fim quitte brusquement la table des discussions prétextant un climat malsain qui fait peser menaces et intimidations contre ses délégués. En se rendant à son travail, l'une de ses représentantes chez Sata aurait été malmenée et insultée par des grévistes, déplore la Fim. La direction de Fiat est donc obligée de présenter séparément aux différentes délégations syndicales son plan de suppression de la double équipe de nuit. Sur la question des salaires, la société affirme que les possibilités de l'entreprise sont très limitées. Les trois confédérations estiment que si l'incident de « *l'agression* » de la déléguée Fim est grave, il ne remet cependant pas en cause les efforts unitaires des secrétaires confédéraux, ni la manifestation commune du 1^{er} mai.

1^{er} mai. Une fête avec musique folklorique et jazz devant les portes de l'usine réunit un gros millier de participants. Aux ouvriers se sont joints les familles et des membres de mouvements altermondialistes. L'Uil et la Cisl sont absentes. A Rome le ministre du Welfare, Roberto Maroni, déclare que, compte tenu de l'incapacité manifeste des trois confédérations officielles à maîtriser leurs troupes de salariés lors des récents conflits sociaux dans les transports urbains, à Melfi et chez Alitalia, elles devraient

abandonner le monopole de la représentation des salariés auprès des instances étatiques et dans les négociations avec les entreprises. Sous-entendu, il faudrait étendre les discussions aux Cobas et autres syndicats autonomes ou alternatifs.

2 mai. C'est un dimanche. A la Sata, les travailleurs de TNT Arvil, qui assurent la manutention et sont donc les seuls à travailler les jours fériés, ne se sont pas présentés aux portes. L'équipe de nuit qui embauche à 22 heures le dimanche en a fait autant. Aucune des entreprises du parc fournisseurs ne fonctionne encore. Fiat déplore, à ce stade, la perte de 30 000 voitures.

3 mai. La reprise de la production dans les autres usines Fiat comporte des nouveaux ratés. Les pièces déjà fabriquées et débloquées ont toutes été utilisées. L'absence de stocks prônée par le juste à temps entraîne à nouveau du chômage technique massif. Aucune usine ne tourne régulièrement. Celle de Cassino doit s'arrêter. Réunis à Melfi, les responsables syndicaux nationaux décident qu'il faut reprendre immédiatement les négociations car, d'après eux, une solution est à portée de main.

4 mai. Manifestation devant le siège romain de Fiat appelée par la Fiom et le Cobas. Les participants sont au nombre d'un millier selon la police, trois fois plus selon les organisateurs. Comme souvent, la vérité est quelque part au milieu. Ils réclament l'ouverture immédiate de négociations sans interruption. Le ministre de l'Intérieur dénonce les groupes subversifs qui tentent d'infiltrer les conflits sociaux. Dans l'usine de Melfi, selon la direction Fiat, une partie des salariés des équipes du matin et de l'après-midi ont retrouvé la voie des machines. Ils sont un demi-millier en tout. Schéma classique : les grévistes les plus déterminés se baladent à Rome, laissant la voie libre aux jaunes qui reprennent le travail sans encombre. La production reste cependant symbolique : 70 voitures produites, clame fièrement la direction d'usine.

5 mai. La Fim défile à Melfi « *pour un bon accord et contre l'intolérance* ». Devant les portes, un groupe de grévistes qui voulaient reconstituer les piquets est vivement dissuadé par la Fiom qui leur rappelle que les négociations vont commencer à Melfi. Fédérations des travailleurs de la métallurgie et direction Fiat se rencontrent au siège romain de l'entreprise pour préparer les négociations du lendemain incluant le chapitre Salaires. Fiat déplore 40 000 voitures perdues depuis le début de la grève mais prétend en avoir produit, ce jour-là, 140 à Melfi. La part du marché italien du groupe turinois est en forte progression au premier trimestre. L'action Fiat s'apprécie de 2 %. En bon indicateur avancé, la Bourse anticipe la fin des hostilités à Melfi.

6 mai. A Melfi, les négociations débutent à 14 heures entre membres des RSU (littéralement, Représentation syndicale unitaire. Ce sont des délégués syndicaux élus.) et la direction Fiat. A 18 heures, les représentants de l'ACM, consortium qui regroupe 25 des 28 sociétés du parc fournisseur, se joignent aux pourparlers. La direction Fiat réitère son plan de suppression de la double équipe de nuit. Pour les salaires, l'entreprise propose un rattrapage limité et très progressif, calé, de surcroît, sur l'évolution de ses profits. Les syndicats jugent les propositions insuffisantes. La discussion sur les conditions de travail, c'est-à-dire sur les procédures disciplinaires, est reportée à plus tard. A Melfi, quelque 700 ouvriers ont produit 160 autos, déclare Fiat alors que la grève est toujours suivie à 90 % selon la Fiom.

7 mai. A Melfi, la grève continue d'être reconduite toutes les huit heures. A Pomigliano d'Arco, le Slai-Cobas appelle à une grève de huit heures assortie de piquets en solidarité avec les grévistes de Melfi et pour l'amélioration des conditions de travail. Le débrayage est suivi à pratiquement 100 %, selon le Slai-Cobas. La guerre des chiffres ne cesse pas. Pour la Fiom, elle ne rassemble pas plus de 40 % des salariés. Les négociations continuent à Melfi. Le soir, la direction Fiat propose aux syndicats un document d'accord. On y trouve la suppression de la double équipe de nuit dès juillet, mais aussi une augmentation moyenne de 92 euros mensuels étalée sur plus de deux ans. Les syndicats jugent la proposition salariale insuffisante. Environ 750 salariés seraient alors au travail, d'après Fiat, mais la production n'est toujours que de 160 voitures.

8 mai. Les grévistes campés devant les portes demandent des explications aux délégués avant leur départ pour Rome. La Fiom prône la patience et rappelle que, pour la première fois, la direction a accepté de s'asseoir à la table des discussions alors que la grève continue. Les négociations se poursuivent à Rome tout au long du week-end au siège de la Confindustria (organisation patronale italienne du secteur privé), d'abord, menées séparément, puis, en session plénière. Elles se poursuivent dans la nuit avec les délégués des RSU. Les dirigeants syndicaux, qui ont déblayé le terrain avec la direction Fiat, et plusieurs ministres font part de leur optimisme quant à une résolution rapide du conflit. Les propositions salariales de Fiat - augmentation mensuelle de 92 euros en moyenne d'ici 2007 - et

celles des délégués des RSU se rapprochent. Ceux-ci accepteraient une augmentation moyenne de 115 euros, encaissables dans leur intégralité avant le début de 2005.

9 mai. A 6 h 40, l'accord est finalement signé au bout de quinze heures de pourparlers. « *C'est une grande victoire des travailleurs du Mezzogiorno* », exulte le ministre de l'Agriculture, porte-parole de la « *droite sociale* » d'Alliance Nationale (la frange la plus liée à la tradition fasciste). Les syndicats officiels et l'Ugl se félicitent de cette « *grande victoire* ». Seuls le Cobas et les syndicats autonomes dénoncent l'accord tentant une nouvelle grève de 4 heures.

10 mai. La grève appelée par le Cobas et les syndicats autonome échoue. Le travail reprend chez Sata. A 11 h 45, une assemblée générale se tient aux portes de l'usine. Les représentants Fim et Uilm se font huer lorsqu'ils tentent de rendre compte de l'accord. Une cinquantaine de travailleurs quittent l'assemblée, dégoûtés. Le Cobas et les syndicats autonomes participent à l'assemblée de 14 heures, celle de l'équipe qui a déclenché la grève le 19 avril. Le représentant régional de la Fim se fait virer. Pour autant, le Cobas n'enregistre pas de nouveaux soutiens. La Fiom se déclare sûre de l'acceptation de l'accord lors du prochain référendum devant l'entériner. La reprise partielle du travail à Melfi permet le redémarrage de la production à Termoli Imerese. Au total, si le nombre de voitures non produites pendant les trois semaines de grève s'élève à 40 000 pour un coût estimé de 40 à 50 millions d'euros, ce chiffre est nettement inférieur au manque à gagner causé par l'existence, dans l'ensemble du circuit de distribution et sur les parkings des différentes usines Fiat, d'environ 200 000 véhicules en attente de trouver un acquéreur (dont 90 000 dans les sites de production), chiffre estimé par plusieurs spécialistes patronaux.

11 mai. Le référendum se tiendra finalement entre le 14 et le 17 mai. Les entreprises du parc fournisseur vont à leur tour organiser une consultation similaire. Les syndicats officiels déclarent leur inquiétude quant à l'avenir de Mirafiori, dont la production demeure inférieure à 1 000 voitures par jour, 25 % de moins que Melfi qui a pourtant nettement moins d'ouvriers.

15 mai. Le Slai-Cobas et Alternativa Sindicale (un petit groupe dissident issu des rangs de la Fiom, il y a quelques années) remettent en cause la régularité du vote sur l'accord de fin de grève et en dénoncent des méthodes taxées de « *république bananière* ».

17 mai. Voici les résultats détaillés du vote : 3 740 approuvent l'accord du 9 mai (77,4 % des bulletins exprimés) et 1 089 y sont opposés (22,6 % du total). 4 831 travailleurs ont participé au vote (soit 85,5 % des inscrits), dont 4 249 salariés de Fiat et 582 salariés des sous-traitants internes. Le nombre de ceux qui contestent l'accord est significatif, bien au-delà de l'aire d'influence des syndicats de base. Ces derniers exultent, mais il n'est guère évident qu'ils parviendront à se renforcer. L'exemple des traminots est là pour le montrer (cf. la *Lettre de MC*, numéro 12). Les cinq syndicats conviés aux négociations obtiennent ainsi le feu vert nécessaire à la signature de l'accord.

18 mai. Les traces des barrages ont disparu et les camions circulent librement à Melfi. Mais des tensions persistent dans les ateliers. Les élus qui n'ont pas participé à la grève se font siffler. La Fiom demande de nouvelles élections aux RSU. A la FMA d'Avellino, une entreprise commune entre Fiat et General Motors, les syndicats locaux signent, sans la moindre lutte, un accord comprenant l'alignement des salaires sur le modèle de Melfi. A l'évidence, la direction Fiat veut éviter à tout prix la contagion.

19 mai. Les syndicats signent séparément l'accord définitif avec la direction Fiat.

20 mai. Tract de la Fiom. Titre : « *à Melfi, a vaincu la démocratie* ». Cette fédération syndicale y fait l'apologie des référendums : « *avec le référendum la démocratie a vaincu, avec le référendum les travailleurs ont vaincu* », peut-on lire. « *Une chose est d'avoir une usine gouvernable, une autre est de découvrir que l'usine ne l'est pas. Et, dans ce cas, Fiat a sûrement des responsabilités si un établissement stratégique comme celui-ci peut s'arrêter pendant trois semaines pour des motifs qui étaient apparemment faciles à résoudre.* » C'est ainsi que le secrétaire général de la Cisl, Savino Pezzotta, qui s'est violemment opposé à la grève, juge le comportement de Fiat. En effet, les patrons devraient écouter plus souvent leurs meilleurs serviteurs.

21 mai. Le 31 mai débutera la négociation entre les syndicats nationaux et locaux de catégorie et les entreprises du parc fournisseur. Outre les points contenus dans l'accord Sata, les discussions porteront sur l'emploi. N'oublions pas que les trois semaines de grève étaient parties de débrayages contre les mises en chômage technique des travailleurs des sociétés sous-traitantes de Sata...

Un accord anti-incendie

Le document signé le 9 avril comporte une douzaine de pages. En voici les conclusions.

1. A partir de juillet, la double équipe de nuit sera supprimée. La nouvelle organisation du travail prévoit une semaine de six jours, suivie d'une semaine de quatre jours puis par deux jours de repos consécutifs. A partir de 2005, l'horaire quotidien passera de 7 heures et 15 minutes à 7 heures et 30 minutes. Ces 15 minutes supplémentaires se traduiront par sept jours de congé en plus.
La direction lâche donc du lest sur un point central pour les ouvriers. Mais elle obtient davantage de temps de travail par jour de présence, c'est-à-dire, en vue d'ensemble, encore davantage de temps d'utilisation des équipements de production. Et ce sans déboursier un centime supplémentaire. De plus, les jours de congé additionnels permettront d'accroître la flexibilité dans l'emploi de la main-d'œuvre étant entendu que leur fixation dépendra en grande partie du plan de charge de l'usine.
2. Les salariés de Melfi recevront différents types d'augmentation, sous forme de salaire et de primes. Au total, ils s'élèveront à 105 euros brut mensuels d'ici à juillet 2006. La moitié de ces augmentations sera versée la première fois avec la paie de juillet 2004, 25 % s'y ajouteront en juillet 2005 et le reste en janvier 2006. D'ici à juillet 2006, la prime de travail de nuit passera graduellement de 45 % à 60,5 %, soit 56 euros par mois. La prime de travail du soir passera de 25 à 28 %, correspondant à 4 euros par mois. Les autres 45 euros relèvent de l'augmentation de la partie variable de la prime de productivité. Les congés maternité, les absences pour assister les handicapés, pour dialyse ou don du sang ainsi que les heures de délégation ne seront plus pris en compte dans le calcul de l'indice d'absentéisme. Enfin, l'entreprise s'est engagée à verser 20 euros par mois et par salarié afin de constituer un fonds de prime de vacances payée en une seule fois avant les congés d'été. Cette année, 120 euros seront versés courant juillet.
Ici encore, les avancées ne sont pas négligeables. La direction Fiat a accepté de remettre en cause un postulat sur lequel a été bâtie l'usine de Melfi, celui d'une base salariale moins élevée que celle adoptée dans les autres sites italiens de production du groupe. Toutefois, la gradualité de la montée en puissance des augmentations concédées, ainsi que leur structure faisant la part belle à la partie variable du salaire, visent à établir une paix sociale durable dans l'usine. Les ouvriers se voient ainsi proposer à nouveau le même contrat d'adhésion aux objectifs et à l'« éthique » de l'entreprise de jadis. Mieux rémunérée, la fidélité aux valeurs de Fiat n'est guère remise en cause. La productivité et la flexibilité non plus. En outre, la question des jours chômés à répétition, à l'origine du coup de colère ouvrier qui s'est transformé en grève totale, n'a nullement été abordée. Sur le volet salarial, la vraie victoire réside donc, de notre point de vue, dans l'obtention de l'alignement de la rémunération des heures de soir et de nuit car non corrélée à aucun objectif de production.
3. Concernant les sanctions, la *Commission de conciliation et de prévention* est remise au goût du jour. Instance paritaire déjà existante mais laissée au placard depuis la création de l'usine, elle devra réexaminer l'ensemble des sanctions tombées depuis douze mois. Une commission pour le développement des compétences des salariés est également prévue afin de corriger les erreurs de jugement ou les éventuelles discriminations à l'égard de travailleurs.
Ce point, pourtant essentiel, se solde par une défaite totale. Aucun retrait de mesures disciplinaires n'est prévu par l'accord. Les licenciés ne reviendront pas à l'usine. Les syndicats redonnent ainsi la main à la direction et à l'encadrement pour qu'ils restaurent rapidement l'ordre de la production. La Commission noiera et singularisera toutes les demandes d'annulation de sanctions. Les ouvriers les plus combatifs sont désormais livrés à une répression interne qui ne manquera pas de se mettre en place dès que la paix sociale sera entièrement rétablie.

L'autonomie ouvrière franchit une nouvelle étape en Italie

Des parts de marché en hausse pour le constructeur automobile turinois et la Bourse qui juge positivement l'action Fiat à la fin du conflit, ce n'est donc pas du côté des conséquences économiques sur le groupe industriel italien que la lutte des ouvriers de Melfi a marqué des points. Une fois de plus, son intérêt réside dans la signification politique du conflit. Elle a en effet une portée qui dépasse le strict cadre syndical et local. Cette grève a révélé les faiblesses du modèle Fiat d'organisation du travail. Près de trente-cinq ans après les formidables grèves de Mirafiori de 1969, ce modèle n'a jamais été

véritablement abandonné par l'entreprise de Turin. Mis sérieusement à mal par la vague de combats ouvriers des années 1970, le système de commandement fondé sur une discipline de fer et des salaires sans cesse au rabais a été appliqué à Melfi dans les nouvelles conditions de production de l'usine. Il était ainsi normal que la lutte de classe marche à nouveau sur les traces des affrontements d'il y a un tiers de siècle. C'est pourquoi, la première leçon de la lutte des travailleurs de Melfi est que, indépendamment des époques et des latitudes, les mêmes causes produisent (presque) toujours des effets comparables. Pour les militants les plus âgés, ce combat sonne comme un puissant rappel que la lutte de classes ne meurt jamais. L'autonomie ouvrière peut certes être écrasée, détruite par la machine à broyer des rapports sociaux capitalistes et par ses Etats mais elle renaît toujours du sous-sol de l'exploitation. Des salariés soumis, dociles, prêts à tout endurer au nom du profit maximal ont su se révolter et relier d'un trait les combats d'hier avec leurs luttes d'aujourd'hui.

Deuxième enseignement, quand l'autonomie ouvrière se déploie, l'ordre du capital ne peut être réellement restauré qu'à l'aide du maniement adroit de l'outil répressif conjugué à celui de la médiation des partis et des syndicats « *proches des travailleurs* ». C'est pourquoi, le premier ennemi auquel les ouvriers en lutte doivent s'affronter, ce sont précisément ces derniers. Le fait d'avoir délégué à ces Messieurs l'extension du mouvement et la négociation a produit les effets escomptés. Un savant dosage de quelques conquêtes économiques pour les ouvriers et de concessions faites par les syndicats au nom des travailleurs afin d'accroître la compétitivité de l'entreprise a été, une fois de plus, la clé de la sortie du conflit. L'incapacité des grévistes les plus déterminés à se doter de leur propre organisation autonome a lourdement pesé dans la balance des rapports de force. Une organisation qui dépasserait la simple dimension syndicale, aboutissant forcément à un compromis, a fait cruellement défaut notamment quand il s'agissait de s'opposer à la restauration du commandement d'usine et à la répression des militants les plus exposés. En dépit de la bonne volonté déployée en ce sens par certains petits syndicats de base, ceux-ci ne sont pas apparus crédibles dans leur fonction essentielle de négociation aux yeux des prolétaires mécontents de l'issue de la lutte.

Toutefois, la multiplication des actions de lutte indépendantes de la classe ouvrière en Italie fait espérer que celui de Melfi n'est que l'un des premiers épisodes de la reprise du mouvement classiste dans ce pays. La réaction souvent rageuse de l'Etat et des patrons ne fait que renforcer l'idée que l'Italie s'achemine à grands pas vers quelque chose qui pourrait ressembler à l'Automne chaud. Entre les grèves des ouvriers textiles des vallées vénitiennes et piémontaises reculées du début des années 1960, et celles des jeunes ouvriers « *ruraux* » de Melfi, les similitudes abondent. Peu d'années après ce début tumultueux et prometteur des années 1960, Fiat Mirafiori tombait littéralement aux mains des ouvriers.

A celui qui lui demandait quel avait été son meilleur investissement, Luigi Lucchini (un temps patron de l'association des industriels italiens du secteur privé, entrepreneur sidérurgiste de Brescia, ndlr) avait l'habitude de répondre : « L'argent le mieux dépensé est celui qu'on perd en faisant barrage aux grèves ». C'étaient alors les années Soixante et cette déclaration n'était pas une boutade mais l'énonciation d'une ligne politique qui, lorsqu'elle fut faite sienne par Fiat à Mirafiori, allait changer l'histoire d'Italie mettant fin à un pouvoir syndical excessif (lire pouvoir ouvrier ndlr). Maintenant, cette même ligne politique semble refaire surface à l'usine Fiat de Melfi : affrontement sans merci entre entreprise et Fiom (lire ouvriers qui bloquent les entrées du site ndlr) ; charges de la police et division syndicale.

Massimo Mucchetti, directeur adjoint de la rédaction du *Corriere della Sera*.
(éditorial publié dans l'édition du 27 avril 2004 du quotidien patronal milanais).

Bruxelles-Paris, le 30 mai 2004.

Pour toute correspondance écrire, sans autre mention, à : BP 1666, Centre Monnaie 1000, Bruxelles 1, Belgique.