

Libération 31/3/97.
p. 7

Débats

L'affaire Vilvorde est riche d'enseignements
pour la façon de mener le combat de l'Europe sociale.

Que faire après l'eurogrève?

PAR PHILIPPE HERZOG

L'eurogrève chez Renault est un petit coin de ciel bleu pour la construction européenne, mais les orages sont devant nous. Comme après les grands mouvements sociaux et civiques que nous avons connus en France, les réponses politiques sont nullement à la mesure des enjeux.

On mesure l'inconsistance de nombre de déclarations de solidarité envers les salariés belges. Critiquer la méthode? Tout le monde le fait, ça ne mange pas de pain. Crier haro contre la seule direction de Renault, particulièrement fragile, c'est exonérer tous les autres constructeurs tout autant fautifs, et qui se réjouissent. En profiter pour ameuter contre l'Europe de Maastricht, c'est foncièrement politicien, comme l'a justement montré Laurent Joffrin. On contribue à livrer les gens au chômage et à l'impuissance, quand on les laisse totalement sans solution. On savait depuis près de dix ans qu'allait se créer une situation de surcapacités dans le secteur automobile européen qui entraînerait la mort d'usines et même de constructeurs indépendants, et l'on n'a rien fait pour l'empêcher. L'origine de cette situation est dans l'exacerbation de la concurrence sur le grand marché européen entre tous les grands constructeurs. Personne ne songe à remettre en cause ce grand marché quand chacun travaille pour l'exportation, mais sa régulation est détestable.

Les groupes américains et japonais, appuyés par leurs Etats, maîtrisent leurs bases nationales et sont installés ici. Le grand marché européen est le plus ouvert du monde, chacun y pénètre alors que les Européens ont le plus grand mal à accéder aux marchés émergents. Au sein du marché européen, le volume global de la demande stagne mais les capacités augmentent. La Commission accorde des aides publiques au titre du développement dans les régions défavorisées, de sorte que l'on crée plus d'usines qu'on n'en ferme. Dans ces conditions chacun écrase les coûts salariaux, même quand ils ne représentent que 10 à 12% du prix de revient. Par contre les coopérations européennes nécessaires, en particulier entre constructeurs français, pour produire les équipements électroniques et en réduire le coût, ne se font pas. Pourtant là se situent les potentiels d'emploi et de valeur ajoutée. Maintenant que faire? Négocier solidairement les plans sociaux? Les Français, les



Les Français, les Belges et les autres sont-ils disposés à répartir entre eux les sacrifices, en travaillant moins et en gagnant moins?

Belges et les autres sont-ils disposés à répartir entre eux les sacrifices, en travaillant moins et en gagnant moins? C'est subir l'épreuve et mieux plonger ensuite. Il faut un pouvoir consultatif fort des travailleurs au niveau des groupes européens, mais il ne doit pas être cantonné dans la seule négociation des plans sociaux. Il faut pouvoir discuter les stratégies industrielles des groupes et il faut établir une politique industrielle européenne.

Une coordination européenne des ouvertures, fermetures et modernisations de sites pourrait prévenir et réduire les surcapacités. Des programmes de coopération pour le développement des équipements seraient établis, liant les constructeurs. On favoriserait aussi une conversion de sites pour la création de nouveaux véhicules propres et de transport collectif.

Une telle entente publique est très difficile dans une zone de total libre échange. C'est pourquoi il faut aussi exiger que l'Union conditionne l'entrée des concurrents d'autres zones à une participation des constructeurs européens au développement des marchés émergents.

Ces solutions sont impensables si les travailleurs et leurs syndicats ne disposent pas de pouvoirs d'intervention. Ils devraient pouvoir suspendre des décisions pour faire examiner des contre-propositions. Deux structures institutionnelles pourraient être créées dans ce but: l'assemblée représentative de l'ensemble des Comités de groupe des constructeurs européens, un Comité paritaire syndicats-employeurs du secteur automobile au niveau communautaire.

Ce dossier est riche d'enseignements pour la façon de mener le combat de l'Europe sociale. Jacques Delors a ouvert une fenêtre à Maastricht pour la négociation sociale mais elle apparaît déjà bien trop étroite. Il faut que les acteurs sociaux gagnent des pouvoirs dans le Saint des Saints, la politique de la concurrence et la politique économique en général. Car on ne pourra établir des conventions sociales sectorielles et interterritoriales que si les Etats organisent des politiques sociales et économiques communes.

Les Etats s'y refusent aujourd'hui. Mais sans de telles politiques, l'Union monétaire n'aurait pas de sens et irait dans le mur. Si la Conférence intergouvernementale accepte le principe du vote à la majorité, au lieu de l'unanimité qui bloque tout, ce serait un progrès. Mais je doute que cela suffise à rendre les Etats responsables. C'est pourquoi je mène un combat pour que les citoyens, les syndicats et les associations disposent de pouvoirs de participation dans le système institutionnel européen. La délibération publique des choix, la concertation avec les acteurs sociaux en amont des décisions, l'évaluation publique des effets des politiques en aval, contribueraient à changer la face de l'Europe.

Après un an d'efforts j'ai pu obtenir un vote largement majoritaire au Parlement européen en faveur de mon rapport, formulant des propositions en ce sens. Mais sans combat, il n'aurait que peu de suites. Y a-t-il des combattants dans les syndicats et les partis politiques français pour aider les salariés et les citoyens à conquérir des pouvoirs directs dans l'Union européenne? A cette condition, le ciel peut se dégager.

Philippe Herzog est député européen.