

Extrait du El Correo

<https://www.elcorreo.eu.org/Travailleurs-etasuniens-battent-en-retraite-face-a-la-mondialisation-qui-diminue-salaires-et-protection-sociale-U-S-Labor-is-in-Retreat-as>

Travailleurs étasuniens battent en retraite face à la mondialisation qui diminue salaires et protection sociale.U.S. Labor is in Retreat as Global Forces Squeeze Pay and Benefits

Date de mise en ligne : mardi 27 décembre 2005

- Empire et Résistance - « Gringoland » (USA) -

Copyright © El Correo - Tous droits réservés

Par David Streitfeld

[Los Angeles Times](#), octobre 2005.

[Leer en español](#)

Cette semaine, on a demandé aux travailleurs du fabricant de pièces détachées *Delphi Corporation* une réduction de leur paye des deux-tiers. C'est l'une des concessions salariales les plus radicales jamais réclamée d'employés syndiqués.

En même temps, les travailleurs de General Motors Corporation acceptaient provisoirement, lundi, de financer de leur poche des milliards de dollars pour les primes de leur couverture santé. Les employés de *Ford Motor Company* et *Daimler Chrysler* vont certainement devoir faire face à des exigences similaires.

Les forces qui frappent les travailleurs de Delphi et de GM sont des versions extrêmes de ce qu'il advient sur le marché du travail américain où les risques économiques, tels que le chômage et les frais médicaux, jadis largement partagés par les employeurs et le gouvernement, sont désormais directement à la seule charge des familles des travailleurs américains.

Après quatre années de reprise économique, tous les travailleurs américains devraient avoir le vent en poupe. En lieu de quoi, ils sont confrontés à une nouvelle offensive en vue de leur faire abandonner des bénéfices chèrement acquis et d'accepter des diminutions de salaire. Les sociétés expliquent que ces coupes sont vitales pour demeurer compétitif dans une économie de mondialisation croissante.

Dans les dernières semaines, de nombreux cas nouveaux se sont fait jour, ne se limitant pas à l'industrie.

Les travailleurs des 71 grandes surfaces de l'alimentaire de la chaîne *Farmer Jack* dans le Michigan, ont accepté une diminution salariale de 10% pour rendre plus facile la vente de la firme à un nouveau propriétaire. Des centaines de travailleurs d'une usine de tubes à Auburn, dans l'Indiana, ont approuvé une baisse de 2 dollars sur un salaire horaire de 18 dollars pour garder l'usine ouverte. Les fonctionnaires de police de Wyandotte, dans le Michigan, ont consenti au blocage de leurs salaires durant trois ans et à payer davantage pour leur protection santé.

Jerry Jasinowski, président du *Manufacturing Institute at the National Assn. of Manufacturers* (Institut de la manufacture de l'association nationale des industriels), a déclaré que de telles concessions allaient devenir simplement monnaie courante.

" Des pilotes de ligne aux travailleurs à la chaîne, les employés doivent contribuer à réduire les prix de revient, " a-t-il déclaré. " Nous n'avons plus les moyens de survivre avec les généreuses protections sociales accordées il y a 10 ou 15 ans. "

Plusieurs causes expliquent la réduction d'influence des travailleurs, dont un plus grand nombre de demandeurs d'emploi sur le marché du travail et la délocalisation vers des pays de main-d'œuvre bon marché tels que la Chine et l'Inde.

Certaines sociétés, en concurrence avec des producteurs rivaux à moindre coût, indiquent qu'elles ne peuvent permettre que de minimes augmentations. Et même pour des firmes florissantes, les primes élevées d'assurance

santé sont financées par des fonds qui pourraient être utilisés pour des augmentations.

Selon une récente enquête effectuée par *Kaiser Family Foundation* et le "*Health Research and Educational Trust*", seulement 60% des entreprises offrent à leurs employés une couverture maladie, comparé à 66% en 2003 et 69% en 2000.

Les employeurs demandent également aux travailleurs de produire davantage pour le même salaire.

Il en résulte que, pour la plupart d'entre eux, le coût de la vie a progressé plus vite que les augmentations de toute une année. La semaine dernière, un rapport du gouvernement a signalé que, poussée par la croissance du prix de l'énergie, l'inflation a augmenté deux fois plus rapidement que les salaires en septembre 2005. Le *démocratic Economic Policy Institute* (Institut d'économie politique) a déclaré que l'événement constituait " la plus forte baisse de pouvoir d'achat depuis des décennies."

L'immobilisme ou la baisse des salaires contribue à amortir l'inflation. Mais c'est une piètre consolation pour ceux qui voient leur bourse moins remplie.

Dans une période où les industries traditionnelles, comme celles des pièces automobiles et des lignes aériennes, s'efforcent de s'adapter à des circonstances difficiles, leurs employés sont particulièrement vulnérables.

Quand, il y a près de deux mois, les mécaniciens de *Northwest Airlines Corporation* se mirent en grève préventive pour bloquer une baisse des salaires de 26%, la compagnie les remplaça immédiatement. Les travailleurs se trouvent maintenant devant une offre de la firme qui inclut la même diminution salariale et une protection de l'emploi pire que celle qu'on leur avait offert avant la grève.

Les perspectives des ouvriers de base chez Delphi sont tout aussi sombres : le 8 octobre, la société a demandé à bénéficier des garanties de la loi américaine de protection d'une faillite possible. Les spécialistes de l'histoire du travail observent qu'ils ne peuvent se souvenir d'une période où, durant un redressement économique, l'on ait demandé à un si grand nombre, et dans une seule firme, d'abandonner tant d'avantages en même temps.

Les responsables du syndicat *United Auto Workers* parlent dans plusieurs déclarations " de sacrifices extraordinaires " en particulier au moment où Delphi prend des mesures " répugnantes " pour augmenter le montant des contrats pour maintenir en place ses cadres de haut niveau.

Des critiques disent que les employés de Delphi, qui gagnent 27 dollars/heure, outre des avantages substantiels de protection santé et de retraite complémentaire, coûtent trop pour permettre à la compagnie d'être concurrentiels. En comparaison, les travailleurs des usines Delphi bénéficiaires en Chine, gagnent environ 3 dollars/heure.

" Les firmes ne peuvent plus accorder d'opulents avantages maladie et des engagements illimités de retraite complémentaire, " a déclaré l'économiste Peter Morici, un négociateur du commerce de l'administration Clinton. Il ajoute que le syndicat UAW " aurait dû éduquer " ses membres depuis longtemps " et se montrer réaliste " dans ses exigences.

Le nouveau contrat de Delphi va établir un précédent pour les négociations avec *GM*, *Ford* et *Daimler-Chrysler*. Ford a également déclaré lundi dernier qu'il était en pourparlers avec son syndicat au sujet de possibles diminutions des avantages santé.

L'industrie automobile a été un indicateur des orientations salariales dès sa fondation. En 1914, l'annonce par Henry Ford de la Journée à cinq dollars, qui doublait d'un seul coup le salaire de ses 15.000 travailleurs de ses chaînes d'assemblage, inaugura ce que le journal *Detroit Free Press* appelait une " ère industrielle nouvelle. "

À cette époque, les travailleurs montraient la voie. Maintenant ils sont considérés comme condamnés.

Steve Szakaly, un économiste du *Center for Automotive Research* (Centre de recherche de l'automobile) a déclaré : " C'est une vue largement partagée que les anciennes industries de travail à la chaîne sont sur le point de disparaître. " " Au sein d'une économie mondiale, nous sommes tous appelés à devenir des employés du tertiaire. Et Delphi est aussi désuet qu'on peut l'être."

Basée à Troy, dans le Michigan, la compagnie - une industrie complémentaire créée en 1999 par *General Motors* - n'est pas aussi dinosaurienne qu'elle peut paraître. Plus des deux-tiers de ses 185.000 employés travaillent déjà hors des États-Unis. Elle est en train d'arrêter et de moderniser ses usines américaines. Cette année, son unique usine en Californie à Anaheim a été fermée.

Sur son site internet, la firme proclame : " En tant qu'employeur de catégorie mondiale, Delphi offrent une protection de classe mondiale à ses employés à plein temps. " Récemment, la fière déclaration a pris un sens différent : les travailleurs de Delphi des États-Unis, déclare la direction, doivent gagner un salaire plus proche de celui que l'on gagne dans le reste du monde.

On rapporte que les vacances seront raccourcies de six à quatre semaines. Les primes d'assurance santé vont augmenter. Les contributions de la compagnie aux retraites complémentaires vont diminuer. Les jours fériés et payés seront réduits de 17 à 10 en tout et pour tout. Et les salaires diminueront brutalement jusqu'à 10 ou 12 dollars/heure. Ces niveaux feront sans doute que les travailleurs de Delphi ne pourront pas se permettre d'acheter les voitures qu'ils contribuent à fabriquer.

Robert S. Miller, l'expert en réorganisation, nommé l'été dernier pour diriger la firme, a observé qu'il ne donnait pas tort aux travailleurs de se sentir en fâcheuse posture. Il a décrit le processus en le comparant à une tempête. " La mondialisation les a emportés. " a-t-il déclaré lors d'une conférence de presse.

C'est une tempête qui a ravagé d'autres industries américaines. Thomas Palley, économiste et ancien assistant directeur des relations publiques du syndicat AFL-CIO, a dit qu'il s'agissait " d'une mort par mille coups de fouet, ce qui fait qu'elle échappe par en-dessous au radar politique. "

" Elle a touché l'habillement, puis l'ameublement, puis le textile, puis l'acier, " a ajouté Palley. " Le phénomène chemine en suivant l'échelle des valeurs. J'en ai les preuves par des articles fabriqués aux Philippines. En Inde, des radiologues lisent maintenant des courbes en provenance d'hôpitaux américains. Elle a attaqué les fondations mêmes du travail. "

La mondialisation a beaucoup d'admirateurs et d'indéniables avantages. Chacune des usines de pièces détachées que Delphi installe outremer améliore le niveau de vie local.. Aux États-Unis, où les producteurs nationaux et les importateurs se concurrencent pour fournir les marchandises au meilleur marché, la mondialisation contribue à garder les prix au plus bas.

Certains économistes n'y voient guère que des avantages. Donald Kohn, gouverneur de la Réserve fédérale, déclarait dans un récent discours que le taux de chômage américain de 5,1% : " montrait, à l'évidence, que notre

aptitude à créer des emplois selon les besoins n'a pas été desservie " par la concurrence internationale.

D'autres ne sont pas aussi optimistes. " Comment font les sociétés américaines pour être compétitives dans l'économie mondiale ? " demande Harley Shaiken, un économiste de l'Université de Californie à Berkeley. " Si la seule façon de rester attractif est en payant 10 dollars/heure, il y a un danger qui est plus important que celui de Delphi. Nous sommes devant une société où les gens sortent plutôt qu'ils n'entrent dans la classe moyenne. "

L'élection présidentielle de l'an passé provoqua un débat sur la mondialisation et la délocalisation des emplois qui fit beaucoup de battage mais produisit peu d'éclaircissements. Certains expliquèrent que le phénomène avait été exagéré dans une économie qui crée et élimine des millions d'emplois par an.

D'autres soutiennent que le phénomène s'accroîtra et affectera bientôt des millions d'employés.

Jared Bernstein, un économiste de l'Institut d'économie politique, a admis : " Peut-être cherchions-nous au mauvais endroit. "

Il est possible que quelques centaines de milliers de postes aient été perdus pour des emplois outremer à moindre coût. Mais ce qui n'est pas assez reconnu est combien de millions d'autres ont pu garder leur emploi - ou tout au moins un travail - tout en perdant leur protection sociale présente ou à venir.

Les historiens du travail qui présentent les perspectives les plus désolantes disent ignorer ce qui pourrait arrêter ce processus de déclin.

Léon Fink, rédacteur de la revue *Labor : Studies in Working-Class History of the Americas* (**Travail** : Études de l'histoire des classes travailleuses des Amériques), a écrit : " Jadis, il y avait un niveau plancher de la protection sociale du travailleur, mais nous vivons désormais dans une période où les anciennes normes craquent. "

► Traduction et relecture : **Michel Thélia** et **Stan Gir**, coordinatrad@attac.org.

► **Source** : ATTAC info n°537 du mercredi 21 décembre 2005.
<http://france.attac.org>

[« Delphi est simplement un point de combustion, un cas qui fera jurisprudence pour l'ensemble des orientations économiques et sociales qui vont au-devant d'une collision dans notre pays \(Etats-Unis\) et de tous côtés sur la terre. »](#), Robert S. « Steve » Miller, patron de Delphi, octobre 2005.

► Lire aussi : [USA : Delphi, un nouveau laboratoire d'une politique anti-ouvrière](#), par Charles-André Udry.

Le syndicalisme aux Etats-Unis est en train de vivre son étape la plus critique en un siècle d'histoire et ce au moment précis où les grandes entreprises de ce pays exercent une énorme pression afin de démanteler les conquêtes sociales et de bloquer les salaires.

[« Tout va très bien pour les riches dans ce pays, nous n'avons jamais été aussi prospères. C'est une guerre de classes, et c'est ma classe qui est en train de gagner »](#). Cette déclaration on ne peut plus claire a été faite par l'homme le plus riche du monde, le spéculateur financier Warren Buffet

- ▶ Lire aussi : [Le rôle du travail aux Etats-Unis. La bataille pour les droits sociaux](#), par David Brooks.

Voir aussi sur le site d'A l'encontre :

- ▶ [Une ville industrielle brutalement confrontée au changement](#), Sholnn Freeman.
(18 novembre 2005).
 - ▶ [Après Delphi, GM : des dizaines de milliers d'emplois massacrés](#), Charles-André Udry.
(21 novembre 2005).
-

U.S. Labor is in Retreat as Global Forces Squeeze Pay and Benefits

by David Streitfeld

[Los Angeles Times](#), october 2005

Workers at auto parts maker Delphi Corp. will be asked this week to take a two-thirds pay cut. It's one of the most drastic wage concessions ever sought from unionized employees.

Workers at General Motors Corp., meanwhile, tentatively agreed on Monday to absorb billions of dollars in healthcare costs. Ford Motor Co. and DaimlerChrysler employees are certain to face similar demands.

The forces affecting Delphi and GM workers are extreme versions of what's occurring across the American labor market, where such economic risks as unemployment and health costs once broadly shared by business and government are being shifted directly onto the backs of American working families.

Four years into an economic recovery, workers across America should be riding high. Instead, they're facing new demands to surrender hard-won benefits and agree to wage concessions. Companies say these cutbacks are essential to stay competitive in an increasingly globalized economy.

In recent weeks, there have been numerous examples - and they aren't limited to manufacturers.

Grocery workers at the 71-store Farmer Jack chain in Michigan agreed to take a 10% wage cut to make their operation more palatable to a new owner. Hundreds of workers at a hose plant in Auburn, Ind., approved a \$2 cut in their \$18-an-hour pay to keep the plant open. Police officers in Wyandotte, Mich., agreed to a three-year wage freeze and to pay more for healthcare.

Jerry Jasinowski, president of the Manufacturing Institute at the National Assn. of Manufacturers, said such givebacks would simply become a fact of life.

"From airline pilots to auto assembly workers, employees need to help reduce their costs," he said. "We can't afford to live with the very generous benefits we provided 10, 15 years ago."

Workers' reduced leverage has many origins, including a slack labor market and the offshoring of jobs to low-cost countries such as China and India.

Some companies, challenged by low-cost rivals, say they can't afford more than minimal raises. And even at firms doing well, high premiums for healthcare insurance take away from the pool of funds that could be used to provide raises.

Only 60% of businesses offer health insurance to their workers, down from 66% in 2003 and 69% in 2000, according to a new survey by the Kaiser Family Foundation and the Health Research and Educational Trust.

Companies also are asking workers to produce more for the same pay.

The result is that the cost of living has been outpacing wage increases for most workers all year. Driven by high energy costs, inflation rose twice as fast as wages in September, the government reported last week. The liberal Economic Policy Institute called it "the largest decline in real earnings in decades."

Wages that stand still or decline help to damp inflation. But that's small consolation for anyone contemplating a lighter wallet.

As old-line industries such as auto parts and airlines struggle to adapt to harsh circumstances, their workers are particularly vulnerable.

When the mechanics at Northwest Airlines Corp. went on strike nearly two months ago in an effort to forestall a 26% pay cut, the company promptly filled their jobs. The workers have an offer from the company that features the same pay cut and worse job security than the deal they rejected before the strike.

Prospects for the rank-and-file at Delphi, which filed for bankruptcy protection Oct. 8, are just as grim. Labor historians say they can't remember a moment during an economic recovery when so many at one company were asked to give back so much all at once.

The proposed givebacks are "extraordinary sacrifices," especially in light of Delphi's "disgusting" decision to sweeten retention packages for executives, United Auto Workers union officials said in statements.

Critics say that Delphi employees, who earn an average of \$27 an hour in addition to generous medical and retirement benefits, make too much to allow the company to compete. By contrast, workers at Delphi's profitable China operations earn about \$3 an hour.

"Companies cannot provide gold-plated healthcare benefits and open-ended pension commitments," said economist Peter Morici, a trade negotiator in the Clinton administration. The UAW, he said, "should have educated" its members long ago "and been realistic" in its demands.

The new Delphi contract will set a precedent for labor negotiations at GM, Ford and DaimlerChrysler. Ford also said Monday that it was in talks with its union about possible health benefit cuts.

The auto industry has been a weather vane for wage trends almost since it began. Henry Ford's 1914 announcement of the Five Dollar Day, doubling at once the pay packages of his 15,000 assembly line workers, inaugurated what the Detroit Free Press called a "new industrial era."

Then, factory workers were leading the way. Now they're seen as doomed.

"There's a widespread view that the old-line industries are just going to go away," said Steve Szakaly, an economist with the Center for Automotive Research. "In the global economy, we're all supposed to become service employees. And Delphi is as old-line as one could get."

Based in Troy, Mich., the company - spun off by General Motors in 1999 - is less of a dinosaur than it may appear. More than two-thirds of its 185,000 employees already work outside the United States. It's been closing and modernizing its U.S. plants. Its one California plant, in Anaheim, shut this year.

"As a world-class employer," the company proclaims on its website, "Delphi offers its full-time employees world-class benefits." In recent days, that proud statement has acquired another meaning : Delphi workers in the United States, management says, must earn something closer to what the rest of the world gets.

Vacations reportedly will be slashed from six weeks to four weeks. Healthcare premiums will be higher. The company's pension contributions will be lower. Paid holidays will shrink from 17 a year to as few as 10. And wages will fall sharply, to as low as \$10 or \$12 an hour. Those levels would make it unlikely that Delphi workers would be able to afford the cars they're helping to build.

Robert S. Miller, the restructuring specialist brought in this summer to run the company, said he didn't blame the workers for their unhappy predicament. He described the process as akin to a storm. "Globalization has swept over them," he said at a news conference.

It's a storm that has ravaged other American industries. "This is death by a thousand lashes, so it passes under the political radar," said economist Thomas Palley, a former assistant director of public policy at the AFL-CIO.

"It hit the apparel producers, then furniture, then textiles, then steel," Palley said. "It's moving up the value chain. I've gotten article proofs that were done in the Philippines. Radiologists in India now read charts for American hospitals. It's hit basic architectural work."

Globalization has many admirers and undeniable benefits. Every auto parts plant that Delphi sets up overseas improves the local standard of living. And in the U.S., globalization works to keep prices low, as domestic firms and importers compete to deliver the cheapest goods.

Some economists see little to worry about. The U.S. unemployment rate, at 5.1%, "is evidence that our economy's ability to provide jobs on a sustained basis has not been impaired" by international competition, Federal Reserve Gov. Donald Kohn said in a recent speech.

Others aren't so sanguine. "How do U.S. firms compete in the global economy ?" asked UC Berkeley economist Harley Shaiken. "If the only way to compete is with \$10 wages, we have a problem that is much larger than just Delphi. We're looking at a society where people exit rather than enter the middle class."

Last year's presidential election prompted a debate over globalization and the offshoring of jobs that yielded a lot of heat but little light. Some said the phenomenon was overblown in an economy that creates and destroys millions of jobs a year.

Others contended that it would swell over time and soon affect millions.

"Maybe we were looking under the wrong rock," said Jared Bernstein, an Economic Policy Institute economist.

A few hundred thousand jobs may have been lost directly to cheaper jobs overseas, he said. But what's under-recognized is how millions of others might have kept their jobs - or at least, a job - but lost current or future benefits.

The labor historians offering the bleakest outlook say they don't know what will arrest this downward process.

"There used to be a kind of floor for worker welfare," said Leon Fink, editor of the journal *Labor : Studies in Working-Class History of the Americas*. "But we're now living in an age in which all those old standards have come unglued."