

RENAULT

PRIVATE.

PARKING

PRIVE





LEVEN WIJ VOOR AUTO'S?

de teloorgang van de automobiellndustrie

Een traumatische datum: 27 februari 1997. De barbaarse sluiting van Renault.

Karel Gacoms vakbondsmilitant in hart, ziel en overtuiging doet het relaas van hun strijd: "Dat deed pijn aan mijn hart als metallo."

Minerva was ooit België's automobieltrots. Later hebben in dit kleine land talrijke merken hun voertuigen van de band laten lopen: auto's van General Motors, Renault, Ford en Opel, Audi en Volvo. Maar ondanks een verkoop van zo'n half miljoen wagens per jaar gaat het slecht met onze automobiellndustrie:

globalisering, onderlinge concurrentie binnen dezelfde groep, verschillende loonkosten in de Europese landen. Het bilan is dramatisch: met Renault, Opel en Ford sloten drie plants definitief hun deuren voor meer dan tienduizend werknemers.



RENAULT VILVOORDE **Geen rood, geen brood**

"Zijde gij al gesyndiceerd manneke?", vroeg een man met brommer en pothelm. "Dan krijg d'er met de premie voor schoolverlaters nog geld bij." Ik was amper 17, kwam met de fiets naar de fabriek en heb hier aan de stalling voor het café, dat toen In de Hesp heette, mijn lidkaart gekocht. Hier is het voor mij begonnen", zegt Karel Gacoms (58). Onder de brug van Vilvoorde herinnert niets aan de glorie-dagen van Renault. Karel is een volleerde gids: "Ginds het kanaal, hier de Schaarbeekleij met de oude gele en nieuwe blauwe gebouwen van Renault. Daar boven lag de personeelskantine, nu huizen hier kleine bedrijven zonder syndicale aanwezigheid. Wist je dat bij het begin bijna uitsluitend arbeiders uit Diest en Aarschot zijn aangeworven? Een bewuste keuze voor mensen met lage syndicaliseringsgraad. Vilvoordenaars werkten daarentegen in traditionele metaalbedrijven met een sterke ABVV-traditie van 'geen rood geen brood'. Zozeer de industrie en Renault, anders dan Ford en Opel, in de stad zijn ingebouwd, zozeer schiet van de metaalverwerkende nijverheid in Vilvoorde niets over."

ZES MAANDEN LANG ACTIE

We houden halt voor de parking, met het enige logo van Renault dat de sluiting heeft overleefd: op 31 juli 1997 sluit de fabriek definitief

haar deuren, terwijl nog 1.050 Meganas per dag van de band rollen. Op een gortdroge persconferentie in een Brussels hotel kondigt de directie op 27 februari de sluiting aan. "Dat was een slag in het gezicht, sociale regels werden niet gerespecteerd. Al hadden we een vermoeden, want al een tijdje werden treinen volgeladen met auto's. We hebben de parking bezet en de sleutels van de duizenden Meganas gehaald, om ze pas na het sociaal akkoord terug te geven. Hier is de zes maanden durende actie begonnen, eerst met veel betogingen in België, Frankrijk en een Europese mars voor werk op Parijs. Dan werkhervatting en afspraken met de directie dat bezetters werden betaald in die moeilijke periode. En finaal zes weken algemene staking met onderhandelingen over het sociaal plan.

WET-RENAULT EN ANDERE VERWORVENHEDEN

Al vind ik nog altijd dat de sluiting niet onontkoombaar was, zonder die acties zouden een aantal verworvenheden er niet gekomen zijn. Eén: tewerkstelling, 400 arbeidsplaatsen bleven verzekerd, zodat iedereen boven 40 kon blijven. Wie ouder dan 48 was, kon op brugpensioen en voor wie geen 40 was, kwam er vervangende tewerkstelling. Twee: de tewerkstellingscel, waarbij voor iedereen twee jaar lang naar individuele oplossingen is gezocht. Want als Renault stopte, moest het ook de verantwoordelijkheid voor nieuwe jobs dragen. Mensen die een opleiding volgden, werden door Renault gefinancierd. Dat is een groot verschil met nu, want herscholing duurt maar zes maanden en de kosten liggen bij de VDAB en de overheid. Op het eind heeft iedereen een job gevonden. En met de wet-Renault is een procedure vastgelegd voor onderhandelingen over collectieve ontslagen, opdat zo'n sociaal drama nooit meer zou gebeuren." "Ja, de sluiting was brutaal, maar door onze syndicale actie hebben directie en ceo Schweitzer toegegeven dat ze communicatiefouten

"De vakbond moet zijn kracht niet halen uit juridische procedures, maar uit de inzet van zijn mensen. We moeten niet afglijden naar een syndicalisme van juridisch getouwtrek. De wet moet verbeterd worden, maar ze doorbreekt de kapitalistische logica niet. Als we iets willen veranderen, moeten we rekenen op de mobilisatie van de werknemers. Als die niet willen, moeten we ons daar als vakbond bij neerleggen."

“ De aard van het syndicalisme verschuift.

Karel Gacoms

"De industrie evolueert naar een dienstenmaatschappij. Daar ligt ook onze toekomst, want zolang er arbeid is, zullen er vakbonden zijn. Het is aan de vakbond om haar karakter en mobilisatiekracht aan te passen aan die veranderende wereld. Er is nog veel perspectief, we moeten alleen de moed opbrengen te veranderen. Dan zal er altijd een vakbeweging zijn. En een socialistische vakbond? Ik denk dat een vakbond sowieso socialistisch is, ik heb nooit geloofd in een specifiek christelijke of liberale inspiratie. We zullen evolueren naar een eenheidsvakbond, maar die zal socialistisch geïnspireerd zijn."



hebben gemaakt, wat mee de enorme solidariteit heeft aangewakkerd. Renault had niet de bedoeling in februari de sluiting aan te kondigen, maar pas einde maart. Dat hebben ze gezegd aan eerste minister Dehaene, die toen al in Vilvoorde woonde, maar die zei dat hij dat niet zo lang kon stilhouden. Vandaar die amateuristische aanpak. Temeer daar niemand de sluiting had zien aankomen. Er waren geen geruchten zoals bij Ford en Opel, we hadden enkel info uit een Europese ondernemingsraad waar gezegd was dat een plant zou gesloten worden. Niemand dacht aan Vilvoorde: een paar jaar daarvoor hadden we een nieuwe montageketting gekregen, nadat we een akkoord hadden gesloten over grotere flexibiliteit op de werkvloer. We assembleerden de Clio en de Megane door elkaar: met zo'n belangrijke investering waren we vertrokken voor een lange periode. Dachten we."

'RENAULT OPEN'

Vlakbij staat op een rotonde een ijzeren vuist van beeldhouwer Rik Poot, een herinnering dat hier tijdens het conflict autokarkassen werden opgestapeld. Het trio poseert voor een foto. Karel kijkt mild in de lens, al groeide hij in dit eerste gemediatiseerde conflict uit tot spreekbuis van de stakers. "Het was een hard conflict, dat me ongevraagd bekendheid heeft gegeven. Maar die rol moest ik spelen. Mensen die hun werksituatie verliezen, moet je sociaal begeleiden. Voor Renault hebben een aantal zaken meegespeeld: Vilvoorde ligt in België, niet in Frankrijk waar het moeilijker ligt voor het bedrijf om mensen te ontslaan. We zijn altijd een rendabel en een van de beste bedrijven geweest. Ons ordewoord was 'Renault open'. Met zo'n offensief ordewoord kun je mobiliseren. Als je enkel een vertrekpremie vraagt, krijg je wel mensen op straat, maar geen solidariteit. Dan gebeurt het dat je na maanden strijd twee syndicale visies krijgt: de ene wil vechten om het bedrijf open te houden, de andere wil goede vertrekpremies bedingen. Wat ook heeft meegespeeld, is het pessimisme over te hoge eisen. Ik noem dat het Delacre-syndroom, naar de koekjesfabriek verderop: ze verwierpen het sociaal plan en kregen niets. De vakbonden hebben daar de lat te hoog gelegd en iedereen is met lege handen naar huis teruggekeerd. Uiteindelijk hebben we na een stemming ons ordewoord moeten opgeven omdat de meerderheid voor het sociaal plan koos. Nu woon ik in Vilvoorde: als ik dit conflict niet kan plaatsen, dan kan ik hier toch niet meer leven? We hebben moeten aanvaarden dat de industrie weinig toekomst heeft, wat niet wegneemt dat er nieuwe bedrijven zijn bijgekomen. Maar voor de metaalsector ziet het er niet goed uit. Dat maakt de toekomst van de afdeling ABVV-Metaal weinig rooskleurig, maar er is zeker een toekomst voor het ABVV. De aard van het syndicalisme verschuift. Maar hoe dan ook, de laatste auto die van de band liep, moest een rode zijn."

“ We drinken samen en solidair een laatste glas op de toekomst. Want "Wir leben mehr als Autos".

Karel Gacoms