

Sur la théorie du travail (*Werktheorie*) *Helmut Woll*

Le cercle de travail « *Autres produits profitables* » de *IG Metall* de Brême, a transposé, à partir de ses expériences dans les chantiers navals — en particulier des chantiers *Vulkan* de Brême — des arguments écologiques pour la construction des gros bateaux. « La discussion autour de plus de protection de l'environnement, l'économie d'énergie et de matières premières, n'est pas passée non plus à côté de la construction navale. Mais si l'on examine les nouveaux bateaux d'un peu plus près dans les bureaux de la construction navale, on constate qu'ils sont plus rapides, plus grands et avec le moins grand nombre possible de places à bord, dotés de l'équipement de navigation automatisée par satellite, ainsi qu'au mieux munis d'équipements automatiques de chargements et de déchargements. L'avenir lointain semble être le « tout sans êtres humains ». » (Bettelhäuser/Ullrich 1999/p.17) Mais cela peut à peine être l'intérêt de ceux qui les construisent, les réparent et naviguent.

Dans les années 1990, un catalogue de critères fut développé pour un bateau compatible tant au plan social qu'environnemental. Ce bateau modèle devait être construit avec des matières écologiques, économisant les ressources et des connaissances scientifiques en matière de travail devaient servir de règle, tout en maintenant les contrats de travail tarifaires. Peu de gens s'y intéressèrent à l'époque. Le pronostic du cercle de travail d'il y a 20 ans s'est ultérieurement plus que confirmé. « Celui qui *aujourd'hui* radiographie, examine à fond et transpose ses technologies de production selon des critères de compatibilités sociale et environnementale, aura *demain* en mains les rennes des ventes et avec cela l'assurance d'être un lieu standard, lorsque les répercussions de notre style de vie se précipiteront de plus en plus vers des récusations écologiques et sociales aux portées lourdes et incalculables ! » (Bettelhäuser/Ullrich 1999/p.15).

Les critères suivants furent dénommés pour un chantier naval moderne (Bettelhäuser/Ullrich 1999/p.19) :

1. Le produit est-il principalement indispensable ?
2. Quelles forces de travail sont indispensables ? Qualifications/ professions ?

Le produit navire est pour une part essentielle assemblé par des ouvriers spécialisés. Il faut constater à cette occasion qu'environ 60% du produit navire est livré fini. La participation du chantier naval se monte ainsi à 40%. » (Bettelhäuser/Ullrich 1999/p.82).

La brochure liste 100 domaines d'activités hautement qualifiées : serruriers, mécaniciens, ingénieurs, dessinateurs, etc. ;

3. Quelles conditions de travail doivent être instaurées lors de la construction, l'emploi et l'élimination des déchets, ou selon le cas, l'utilisation ultérieure ou le recyclage du produit ;
4. La question de l'énergie lors de la construction, l'emploi et l'élimination des déchets ou selon le cas l'utilisation ultérieure ou le recyclage du produit ;
5. La question de l'utilisation des matières premières lors de la construction, l'emploi et l'élimination des déchets, ou selon le cas l'utilisation ultérieure ou le recyclage du produit ;
6. La question de la charge environnementale provoquée lors de la construction, l'emploi et l'élimination des déchets, ou selon le cas l'utilisation ultérieure ou le recyclage du produit ;
7. La question de l'organisation de l'espace de vie et du paysage lors de la construction, l'emploi et l'élimination des déchets, ou selon le cas l'utilisation ultérieure ou le recyclage du produit ;
8. Quelle alternative y a-t-il au produit ?

Ces huit domaines de problèmes offrent donc la possibilité de réfléchir à la santé sur le lieu de travail. « En récapitulant, il faut constater que pour les employés des chantier *Vulkan* interrogés, leurs conditions industrielles de travail sont concernées par une charge extrême de travail et ils souffrent de troubles massifs de la santé et de maladies. » (Bettelhäuser/Ullrich 1999/p.136) Les substances toxiques et matériaux de construction malsains furent thématiques. « L'exigence tend à tout remplacer par des matériaux de nature le plus possible naturellement sans poison : contre-plaqué plutôt que *Resopal* [revêtements en matière plastique, *ndt*], angles et bords en bois plutôt qu'en matière plastique, peintures non toxiques et difficilement inflammables. Élimination de tous les matériaux d'isolation et de rembourrage cancérigènes au profit de ceux qui ne peuvent porter atteinte à la santé. Ces points sont importants lors de la construction, la réparation et du démantèlement. » (Bettelhäuser/Ullrich 1999/p.47)

Il s'agit d'une utilisation appropriée d'énergie et de matières premières pour un démantèlement sensé des vieux bateaux. « Celui qui veut savoir comment une entreprise s'y prend avec ses matières premières, ne va pas ici et là en inspecter les poubelles. » (Bettelhäuser/Ullrich 1999/p.171) La question est aussi posée de savoir si les navires doivent continuer à grandir ou bien s'il devrait y avoir une grandeur optimale pour un navire. « Plus la quantité de biens transportés est dangereuse (et le pétrole brut est extrêmement dangereux pour l'être humain, l'animal et l'environnement), davantage les nuisances sont grandes lors d'une avarie. » (Bettelhäuser/Ullrich 1999/p.38)

Le navire du futur devrait être une œuvre qui, à tout point de vue, satisfasse aux standards écologiques et syndicaux. « Dans notre tentative de décrire un navire écologiquement compatible, nous voulons atteindre un peu plus que seulement et rapidement un bateau au coût favorable. L'idée que nous avons de ce navire, notre rêve pour le dire ainsi, est un bateau qui n'est ni dommageable pour l'être humain ni n'exclut la question de savoir à quoi nous utilisons en vérité ce navire. (Bettelhäuser/Ullrich 1999/p.18)

Donc de la même façon qu'ici pour le moyen de transport navigable, on a recherché un navire éco- et socio-compatible, de même faut-il pratiquer cette investigation pour tous les autres moyens de transport Avec cela un point tout à fait essentiel serait à atteindre par les employés qui doivent se confronter avec leur produit. Ils savent combien de travail corporel s'est investi dans leur ouvrage, mais aussi le fait que [grâce à eux, *ndt*] une composante idéale devient ainsi visible. Combien de réflexions sont-elles indispensables pour édifier avec succès un moyen de transport moderne ?

***Sozialimpulse* 3/2017.**

(Traduction Daniel Kmiecik)

Littérature :

Bettelhäuser, Fritz/Ullrich, Peter (éditeur): *Le programme en huit points pour un navire socio- et éco-compatible*, Université de Brême-Lieu de coopération de la chambre ouvrière, Brême-Vagesack 1999, brochure (296 pages).

Collègues de la société de *Vulkan* de Brême ; Echolot-édition complète du 23.10.1978 jusqu'à janvier 1991, brochure.