

LA MONDIALISATION DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE EN 2013

Sept ans après l'irruption de la crise en 2007, jamais en 2013 autant de voitures n'auront été produites et vendues dans le monde. Mais l'on n'est pas revenu pour autant à la situation antérieure.

L'industrie capitaliste automobile mondialisée a opéré un basculement vers la Chine et les autres pays émergents devenus les premières zones géographiques de production, de vente, et de réalisation des profits. Les États-Unis, renouant avec les variations cycliques de forte amplitude qui s'y observent depuis les années 1950, ont récupéré leurs niveaux de production et de ventes d'avant crise, les firmes automobiles US générant à nouveau des profits. En 2013, par rapport à l'année 2012, les ventes d'automobiles ont augmenté de 11 % en Chine, et de 7 % aux États-Unis, alors qu'elles ont baissé en Europe. Même en tenant compte des différences entre le Sud et le Nord du continent, l'Europe est le maillon faible du « monde » automobile.

Les mêmes firmes mondialisées continuent d'opérer sur tous les continents, ajustant leur politique au basculement géographique en cours. En 2013, le japonais Toyota, l'américain General Motors et l'européen Volkswagen ont continué d'occuper les trois premières places des constructeurs mondiaux, chacun ayant vendu aux environs 10 millions de véhicules, en ajoutant voitures particulières, véhicules utilitaires et camions. (1)¹

Les contradictions qui avaient contribué à amplifier dans l'automobile les effets de la la récession de 2008-2009 ne sont pas résolues. La pollution et les dégâts de la circulation automobile d'un milliard de véhicules continue d'empoisonner l'environnement. La ressource pétrole n'a pas encore trouvé de substitut à l'échelle de la production mondiale d'automobiles. Les politiques d'austérité salariale et la montée des inégalités dans les pays les plus développés brisent l'accès à la possibilité d'acheter des voitures neuves pour une part croissante de la population.

C'est pourquoi l'industrie automobile mondialisée, après la crise de 2008-2009, n'est pas revenue à une situation stabilisée. Les fermetures d'usines en Europe, les restructurations entre firmes européennes, chinoise et américaine, et un nouveau développement de luttes dans les usines de nouveaux pays industrialisés en témoignent.

Alors que l'industrie automobile continue d'employer au plan mondial des millions de salariés, nouvelles usines et créations d'emplois ont majoritairement lieu dans des pays nouvellement industrialisés. Les usines y deviennent des lieux de mobilisation où les ouvriers, par le recours à la grève, commencent à gagner des augmentations de salaires importantes. C'est l'une des caractéristiques de ces dernières années. Sous la double influence des offensives patronales dans les pays développés et du succès des mobilisations ouvrières dans les pays émergents, la tendance est au resserrement des écarts de salaires entre les vieux pays automobiles et les autres.

1 Ventes Monde 2013. Toyota 9,98 millions, ; VAG Volkswagen : 9,73 millions ; GM : 9,71 millions

La Chine, eldorado confirmé des groupes capitalistes automobiles mondialisés

Chine et autres BRIC ont continué d'être en 2013 la zone géographique où les constructeurs automobiles ont augmenté le plus leur production et accumulé le plus de profit. Pour l'industrie automobile mondialisée, la Chine constitue un cas singulier tant du point de vue de la taille de ce pays continent, que des liens qui se nouent entre entreprises chinoises et firmes impérialistes.

Dans le domaine de l'automobile, la Chine n'est pas l'atelier du monde. La production d'automobiles chinoises est essentiellement destinée au cours de ces dix dernières années aux ventes en Chine. En 2013, seuls 5 % du total des voitures produites en Chine a été exporté alors que le rapport est de 50 % pour la Corée du Sud. Les exportations d'automobiles chinoise ne représentent que 1 % du total des voitures exportées dans le monde. La Chine n'est pas non plus un débouché très significatif pour les voitures fabriquées dans les usines européennes ou nord-américaines puisque les voitures importées n'y représentent que 5 % du total des ventes.

Quatre types d'entreprises automobiles coexistent en Chine : les entreprises publiques chinoises appartenant soit à l'Etat, soit à des institutions chinoises régionales, les co entreprises associant entreprises chinoises aux firmes japonaise, européenne ou nord-américaine, les firmes occidentales intervenant seules sur le territoire chinois et enfin les entreprises chinoises privées. La majorité la production d'automobiles, aux environs de 70 %, est aujourd'hui fabriquée dans des usines dépendant de joints ventures aux contours et combinaisons variées.

La même entreprise chinoise peut conclure des accords distincts avec différentes firmes occidentales. C'est le cas du groupe chinois Shanghai Auto qui a conclu des accords séparés avec Volkswagen en 1984, et General Motors en 2002. Le dernier exemple est fourni par Dongfeng, propriété de l'Etat chinois, qui négocie simultanément des accords distincts avec PSA et Renault, après un accord passé avec Nissan depuis 1993. De façon symétrique, une firme « occidentale » peut conclure des accords avec différentes firmes chinoises : Volkswagen a ainsi passé des accords distinctes avec deux des principales firmes chinoises, Shanghai Auto et FAW. Ce réseau de participations croisées est fondé sur une répartition du capital 50 %/50 %, les profits étant partagés à proportion.

Rapporté à la taille du continent Chine, production et ventes d'automobiles ont fait de la Chine le premier pays producteur du monde, atteignant 7 millions de véhicules en 2013. Pour les principales firmes mondialisées, la Chine est devenue leur premier marché. Ainsi en 2013, Volkswagen a vendu 3,27 millions de voitures en Chine, contre 1,16 million en Allemagne et 3,65 millions pour la totalité de l'Europe. La firme américaine General Motors a vendu 3,16 millions de véhicules en Chine contre 2,8 millions aux États-Unis.

Ce mode d'insertion de la Chine dans le marché capitaliste automobile mondial connaît une nouvelle phase avec le rapprochement en cours de négociation entre PSA, deuxième firme automobile européenne et Dongfeng, deuxième firme automobile chinoise. L'entrée de Dongfeng dans le capital de PSA, c'est bien d'avantage qu'une co entreprise limitée au seul territoire chinois. En 2012 la « petite » firme privée chinoise Geely avait racheté la firme automobile suédoise Volvo. L'opération en cours entre PSA et Dongfeng est une toute autre ampleur, associant le deuxième constructeur chinois à la deuxième firme européenne. Elle peut annoncer une intervention plus active de l'industrie chinoise bousculant l'oligopole structurant le monde automobile depuis des décennies. Les capitalistes chinois ne sont pas nécessairement condamnés à jouer les seconds rôles

dans des co entreprises qui emplissent la trésorerie des firmes occidentales.

Aujourd'hui, la fraction la plus aisée de la population chinoise qui peut acheter des voitures neuves n'est qu'une petite minorité. Il y avait en Chine en 2011 68 voitures pour mille habitants, dix fois moins qu'aux Etats-Unis (800 voitures pour 1000 habitants), et en Europe (600 pour 1000 habitants). L'automobile y est pourtant déjà facteur de la dégradation de l'environnement, et les dégâts sont déjà suffisamment ressentis que les autorités politiques chinoises restreignent par les prix l'usage de l'automobile. Pour ce faire, il a été mis en place un système quota de nouvelles plaques d'immatriculation (environ 10 000 plaques sont mises en vente aux enchères chaque mois dans la ville de Shangaï). Une plaque est ainsi nécessaire pour acheter une voiture neuve comme une voiture d'occasion. Et les prix sont dissuasifs à la mesure des ségrégations recherchées, : 15 000 dollars pour obtenir une plaque d'immatriculation d'une voiture moyenne aux enchères de la ville de Shangaï en mars 2013 !

La production de ce bien de luxe, au regard des conditions de son usage en Chine, mobilise une force de travail très nombreuse. L'OICA évalue à 1 600 000 le nombre des salariés travaillant dans le secteur de la construction automobile. Les salaires de la main-d'œuvre ouvrière progresse de 20 % par an en moyenne, et plus rapidement dans les régions les plus actives. Les conditions objectives du travail dans les usines automobiles favorisent partout les capacités d'organisation et de résistance des travailleurs. On se souvient comment dans l'usine de Foshan (province de Guangdong), les fournisseurs de Honda avaient dû accorder des augmentations d'au moins 30 % à la suite d'une grève en 2010.

Recette classique aux augmentations de salaires obtenues et concédées, une nouvelle pressions sur les salaires s'exerce grâce à des implantation industrielles dans les régions continentales de la Chine, là où les salaires peuvent être moins élevés en fonction des rapports de force sociaux, qu'ils s'expriment directement ou non. Et après la Chine, de nouveaux territoires de conquête se présentent en Asie pour l'industrie automobile, en premier lieu l'Inde et l'Indonésie.

Le retour automobile des Etats-Unis

La crise de 2008 2009 avait entraîné la faillite de General Motors et de Chrysler qui s'étaient plus exactement placés « sous la la protection du code américain des faillites », et la suite de l'histoire a montré que les deux firmes avaient été effectivement bien protégées. Ce sont les salariés, les retraités ainsi que les petits sous-traitants et fournisseurs qui ont payé. La soi-disante renaissance de l'industrie automobile américaine a été obtenue au travers de dizaines de fermetures d'usines, de centaines de milliers d'emploi supprimés, d'amputation de salaires pour les nouveaux embauchés, de pertes de garantie en terme de couverture santé et de retraites, de délocalisations en dehors de Detroit.

La production d'automobiles a retrouvé en 2013 son niveau de 2007, à savoir 10 millions de véhicules, mais les effectifs salariés sont inférieurs de 190 000 à ceux de 2007 passant de 960 000 à 770 000. La purge de 2009 avec 330 000 emplois supprimés n'a donc pas été compensée. La baisse est encore plus importante dans le Nord des États Unis, avec une division par deux des effectifs, car le déplacement de l'emploi vers le Sud s'amplifie. Les constructeurs européens et japonais présents aux États-Unis ont construit leurs usines dans les états du Sud, du Mississipi à l'Alabama, là ou faute de syndicalisation les salaires pouvaient être deux fois moins élevés qu'à Detroit

L'automobile américaine renaît mais la ville de Detroit est en faillite et les salaires des nouveaux embauchés dans usines des firmes de Detroit sont la moitié de ce que gagnent les ouvriers plus âgés. La nationalisation temporaire de General Motors et de Chrysler par l'administration Obama a permis cette politique en faisant payer le prix des restructurations aux salariés. Cette casse de l'appareil de production a aujourd'hui permis aux firmes américaines automobiles de renouer avec les profits et devient un modèle pour toute l'industrie automobile, particulièrement en Europe.

L'Europe « maillon faible » du monde automobile

Contrairement aux autres continents, en Europe, et principalement en Europe du Sud, production et vente d'automobiles n'ont pas rattrapé leur niveau d'avant crise. En 2013 fermetures d'usines, et suppressions d'emplois ont continué

Ventes automobiles	2007	2013	Ecart
Allemagne	3 148 000	2 962 000	-5,9%
France	2 084 000	1 790 000	-14,1, %
Italie	2 493 000	1 902 458	-23,7%
Espagne	1 611 000	722 067	-55,2%,
Europe 15 pays	14 364 000	11 102 000	-22,7 %
Europe 27 pays	15 574 000	11 841 000	-23,9%

Les baisses de la production, automobiles et véhicules utilitaires additionnés, sont encore plus importantes (2)²

Production Véhicules	2007	2012	Ecart
Allemagne	6 213 000	5 649 900	-9%
France	3 015 000	1 968 000	-35 %
Italie	1 284 000	672 000	-48 %
Espagne	2 890 000	1 979 000	-31%
Angleterre	1 750 000	1 576 945	-10 %

La production automobile en France s'est établie à 1,74 million d'unités en 2013, La production a ainsi atteint son plus bas niveau depuis les années 1996-97. La France, qui occupait traditionnellement en Europe le deuxième rang derrière l'Allemagne, est maintenant dépassée par l'Espagne et est talonnée par la Grande-Bretagne

Si la tendance est générale en Europe, les pays de l'Europe du Sud sont particulièrement touchés et la France fait partie pour l'automobile de cette Europe du Sud. Les variations observées sont considérables tant par leurs niveaux que par leur durée puisque cinq ans se sont écoulés depuis le déclenchement de la crise. Même l'Allemagne a connu pendant cette période une baisse de la production et des ventes d'automobiles, moins importante qu'en Europe du Sud, mais en contraste avec les évolutions observées dans le reste du monde. Les fait sont là : l'industrie automobile est toujours en récession.

Selon les prévisions des constructeurs automobiles eux-mêmes, les ventes d'automobiles en Europe

2 Données publiées sur les sites de l'ACEA : www.acea.de et de l'oica : www.oica.net

ne reviendront pas à leur niveau de 2007 avant cinq ans. A prendre au sérieux ces prévisions, dix ans seraient nécessaires pour revenir aux niveaux d'avant crise. Le plus probable est en fait que l'on ne retrouve jamais en Europe les niveaux d'avant crise. Plus précisément, la production automobile ne retrouvera jamais ses niveaux d'avant crise en Europe du Sud, notamment dans les deux vieux pays « automobiles », la France et l'Italie..

La croissance ininterrompue connue jusqu'en 1975 relève d'une histoire qui ne s'est pas renouvelée. Entre 1975 et 2007, les évolutions ont été beaucoup plus chaotiques, marquées par la réinsertion dans un marché libéralisé de l'Espagne, du Portugal, puis des pays de l'Europe centrale et orientale. Les variations cycliques propres à l'automobile, signe de marchés automobiles en voie de saturation, n'étaient pas simultanées dans tous les pays européens, permettant de lisser les productions européennes des principales firmes. Il n'empêche que les augmentations de production et de ventes d'automobile sur le total Europe étaient en tendance de plus en plus faibles.

Dans le même temps, la productivité du travail augmentait et la concurrence s'aiguissait avec la présence en Europe depuis les années 1990 des principales firmes mondiales, Japon puis Corée du Sud inclus. Les causes d'une surproduction d'automobiles en Europe sont actives depuis cette période, se traduisant depuis les années 1980 par des pertes massives d'emploi. La permanence des restructurations caractérise ainsi l'industrie automobile européenne depuis les années 1975.

Il n'empêche que la crise ouverte en 2008 consacre une rupture avec presque un siècle d'augmentation de la production automobile en Europe.. Attaques contre la force de travail et réorganisation du capital s'amplifient, comme en témoigne l'année 2013 avec des fermetures d'usine décidées dans toute l'Europe par les principales firmes européennes.

Baisse des ventes et de la production d'automobiles sont d'autant plus violentes que l'Europe condense, d'avantage que les autres continents, en conjoncture et en tendance de moyen terme, des facteurs de crise tenant à l'environnement économique, à la stratégie de firmes mondialisées, à l'intensification du travail, et à l'usage de l'automobile.

Baisse des ventes, austérité et saturation des marchés automobiles en Europe.

La baisse des ventes d'automobiles observée en Europe s'inscrit dans une tendance de long terme marquée par la tendance à la saturation des marchés automobiles. Le fait que les achats d'automobiles soient à 90 % le renouvellement d'automobiles déjà possédées est une donnée acquise depuis déjà plusieurs décennies en Europe et aux États-Unis. Cela entraîne une très grande sensibilité des ventes de voitures aux aléas de la conjoncture qui peuvent conduire à retarder ce renouvellement. C'est l'origine des fortes variations cycliques de ventes de voitures aux États-Unis, amplifiant pour ce secteur les variations économiques

En Europe d'aujourd'hui, de nouveaux facteurs structurels interviennent pour expliquer cette dépression d'au moins dix ans. Le nombre de voitures possédées par habitants atteint un seul maximum stabilisé à un niveau inférieur à celui des États-Unis en raison d'une offre de transport collectif, moins dégradé qu'en Amérique du Nord et de modes de vie plus collectifs

Conséquence de l'austérité salariale, l'achat de voitures neuves concerne une fraction de plus en plus réduite et riche de la population. Si l'usage généralisé de l'automobile continue d'être contraint pour la majorité de la population des zones rurales et périurbaines, il est de plus en plus

déconnecté de l'achat de véhicules neufs. En France, en 2013, dans un marché en baisse, la moitié des voitures neuves ont été vendues à des entreprises, compagnies de location incluses. Quant aux acheteurs « particuliers », leur âge moyen approche maintenant cinquante cinq ans. L'automobile neuve est de plus en plus un bien de consommation de luxe réservé aux minorités les plus riches. qui prospèrent avec la croissance des inégalités au sein des pays les plus développés. Plus le nombre de voitures vendues neuves baisse, plus en proportion seuls les plus riches restent acheteurs. La ruée des constructeurs automobiles vers la « montée en gamme », c'est à dire des voitures plus chères à l'achat et à l'usage, s'explique ainsi, mais la concurrence pour se disputer ce gâteau aux volumes réduits n'en est que plus vive.

Les réorganisations géographiques amplifient la crise de surproduction en Europe de l'Ouest

La crise a accéléré les réorganisations mises en œuvre par la plupart des firmes opérant en Europe. Cette réorganisation à l'échelle d'une zone continent n'est pas propre à l'Europe comme en témoignent les exemples déjà cités des États-Unis, ou même des mouvements à l'intérieur de la Chine. Dans le cas de l'Europe, ce mouvement s'opère dans une situation globale de baisse de la production, aggravant la situation des capacités de production déjà installées.

L'insertion des pays de l'Est européen dans le marché capitaliste mondialisé après 1989 a ouvert des territoires où toutes les firmes vendent et investissent dans de nouvelles capacités de production qui s'ajoutent à celles déjà installées dans les vieux pays européens.

Les augmentations de production dans ces nouveaux pays industrialisés sont très importantes. Aujourd'hui les niveaux atteints dans chacun des pays République Tchèque, Slovaquie et Pologne dépasse la production effectuée en Italie.

Production véhicules	1999	2007	2012
République Tchèque	376 000	939 000	1 179 000
Slovaquie	127 000	571 000	900 000
Pologne	575 000	793 000	648 000
Roumanie	107 000	242 000	337 000
Slovénie	118 000	198 000	131 000

Toutes les firmes européennes, japonaises et coréennes disposent d'usines dans l'Est européen. Fiat, présent en Pologne, construit en Serbie à Kragujevac dans une usine d'une capacité de 200 000 véhicules par an, ce qui représente près du tiers de la production de Fiat en Italie. Le groupe PSA a choisi la Slovaquie où l'usine de Trnava a produit plus de 200 000 véhicules en 2013.

Après avoir étendu leur zone production vers l'Est de l'Europe, les firmes automobiles tiennent vers la périphérie méditerranéenne de l'Europe une nouvelle zone d'expansion. La Turquie est déjà une base ancienne avec des usines implantées par Renault, Fiat et Ford,

Le Maroc est un nouveau territoire de conquête pour Renault avec l'installation à Tanger d'une nouvelle usine de production dont la capacité aujourd'hui de 340 000 véhicules par an devrait atteindre à terme 400 000 voitures par an, ce qui représente les deux tiers de la production totale en France. Cette usine est en fait une enclave du groupe Renault Nissan au Maroc. Le site est directement relié par liaison ferrée à un terminal portuaire Renault. Plus de 90 % de la production

est ainsi exportée principalement vers l'Europe.

La réorganisation des appareils de production s'effectuent ainsi au plan de zones continents élargies dont les contours sont propres à chaque firme. Pour Renault, le terrain de réorganisation géographique est une zone euro-méditerranéenne où la mise en concurrence entre entreprises et salariés est la règle. Dans le cas de l'implantation au Maroc, la mise en concurrence s'est opérée avec le site roumain de Dacia, Renault annonçant que les coûts salariaux sont deux fois plus élevés en Roumanie qu'au Maroc. La recherche de la meilleure rentabilité n'a ni frontière, ni limite.

Cette politique aboutit à une sous utilisation considérable des capacités de production installées en Europe de l'Ouest. Les chiffres publiés par les sociétés de consultants convergent tous vers les mêmes indications. Ces ratios supposent bien sûr une « certaine » utilisation des machines incluant le travail posté et les conditions de travail « normées » par les règles mondialisées de la rentabilité. Dans le cadre de l'organisation capitaliste de la production, les usines automobiles européennes sont estimées tourner à 75 % de leur capacité de production et à 90 % aux États-Unis. Les usines automobiles tourneraient à 78 % de leur capacité en Angleterre, à 70 % en Allemagne, à 63 % en France et en Espagne et à 46 % en Italie.

À la fin de l'année 2013, le stock de voitures produites en Europe et non vendues a atteint 5 millions de véhicules, frôlant le record atteint au plus fort de la crise en 2008 avec 5,5 millions de véhicules. Les marques d'une crise de surproduction sont bien là en Europe.

Modification des flux d'échanges de voitures entre pays et réorganisation géographique visent toute l'Europe élargie à sa périphérie méditerranéenne. Pour les usines d'assemblage, le terme redéploiement géographique qualifie mieux le phénomène que celui de délocalisations car le transfert de production d'un même modèle de voiture d'une usine vers une autre usine d'un autre pays est une opération encore exceptionnelle, car le déménagement des outils de production affectés à un modèle reste lourd et onéreux. En fait, les firmes opérant en Europe installent de nouvelles usines à la faveur du lancement de nouveaux modèles profitant de l'occasion pour y investir dans de nouvelles machines plus productives.

Cette nouvelle organisation des espaces de production constituent la donnée à partir de laquelle s'opère l'exploitation de millions de travailleurs. La perspective d'un équilibre entre les zones de production minimisant les gaspillages entraînés par des transports de marchandises inutiles, polluants et onéreux ne saurait être appliquée brutalement en terme de revendication immédiate pour l'automobile. Les nouvelles affectations géographiques de production mettent en cause les privilèges que s'étaient accordés les plus vieux des pays impérialistes. Les relocalisations éventuelles ici sont des délocalisations ailleurs. Par exemple, Le PDG de Fiat d'Italie, Marchionne s'est vanté de la « relocalisation » de la fabrication des voitures Panda dans l'usine de Pomigliano d'Arco, dans la banlieue de Naples. Le transfert de voitures fabriquées dans l'usine polonaise Fiat de Tichy, est une relocalisation en Italie et une délocalisation en Pologne.

Au moment où PSA et Renault ferment et suppriment des emplois en France, dans ce même pays, Mercedes-Smart et Toyota installent des usines à Hambach en Moselle et à Onnaing dans le Nord. La production de voitures effectuée par ces deux firmes représentent déjà 10 % de la production totale d'automobiles en France. Cela illustre comment le salaire des ouvriers n'est que l'un des paramètres de choix des firmes. Alors que Renault produira la remplaçante de la Twingo en Slovaquie, Mercedes produira la nouvelle petite voiture Smart sur la même base châssis, mais en

France.

Autre preuve que les écarts de salaire ne sont pas la cause principale des échanges d'auto automobiles intra-européens : la France affiche en 2013 un déficit du commerce extérieur de 7,6 milliards d'euros et celui-ci dû aux échanges avec l'Allemagne, pays aux salaires globalement équivalents dans l'industrie automobile. En ce qui concerne les échanges d'automobiles avec l'Afrique et l'Amérique du Sud, pays où les salaires sont les moins élevés, le solde positif en faveur de la France approche les trois milliards d'euros.

La réponse des patrons capitalistes de l'automobile est double : supprimer des capacités de production jugées excédentaires dans les vieux pays automobiles, et investir de nouvelles usines aux marges de territoriales de l'Europe, quitte à amplifier les sur productions dans les pays plus anciens. La crise de surproduction, est locale, circonscrite aux pays de l'ouest européens. au regard des impératifs de la rentabilité capitaliste. C'est une crise de surproduction capitaliste, car ce qui cause le déséquilibre est la volonté des firmes automobiles de vendre leurs produits à un prix qu'il i garantisse le profit escompté par les actionnaires. Faute de ce profit, ils préfèrent ne pas vendre, accepter des stocks d'invendus considérables et casser des usines.

Leur productivisme est capitaliste ce que montrent leurs niveaux de production bornés par la capacité à réaliser les profits escomptés. Les capitalistes ne sortent pas d'une crise de surproductions sans détruire capacités de production et force de travail. A l'inverse, n'y a pas d'issue favorable pour les travailleurs sans empiètement sur le pouvoir du capital.

Une nouvelle distribution des rôles entre constructeurs automobiles, fournisseurs et équipementiers

Ces dernières années, l'essentiel du processus de concentration dans le secteur automobile concernait les équipementiers avec l'émergence de groupes aux dimensions mondialisées.. En effet, les fusions rachat entre firmes automobiles mondialisées avaient connu une pause, et cela avant les opérations de cette fin d'année 2013, .

Les équipementiers occupent une part croissante dans la production des voitures. En 2013, les achats de composants à des fournisseurs extérieurs représentent 70 % du prix de fabrication d'une voiture, alors qu'il était de 50 % il y a une dizaine d'années.

Les usines des constructeurs automobiles assemblent de plus en plus de pièces fabriquées ailleurs. L'externalisation des tâches autrefois intégrées sous la houlette de la même entreprise dans le même site est une tendance à l'œuvre depuis de nombreuses années. L'ancien site Renault de Billancourt comprenait en 1960 ses propres fonderies et ses ateliers de fabrication de machines outils : les constructeurs automobiles se sont ainsi progressivement dépouillés de toutes les parties amont de la production. Le nouveau dans l'externalisation actuelle : des pans entiers de la voiture finie sont conçus et produits ailleurs, pièces de carrosserie, tableaux de bord, sièges, organes mécaniques et électroniques.

Les groupes d'équipementiers qui émergent en Europe se sont rapidement concentrés ces dernières à coup de fusions et rachats. Ils deviennent plus rentables que les constructeurs automobiles. Certains se développent avec un capital autonome des firmes automobiles, à l'exemple de Bosch ou de Valéo. D'autres sont encore des filiales de groupes automobiles, à l'instar de Faurecia filiale de PSA ou de

Magneta Marelli, filiale de Fiat. Mais dans ce cas, la tendance est à l'autonomisation vis des groupes automobiles d'origine. Aux Etats-Unis, General Motors avait vendu sa filiale Delphi et Ford l'équipementier Visteon. Aujourd'hui PSA veut mettre Faurecia à l'abri d'une possible déroute de PSA automobile pour préserver cette source de profit pour les actionnaires. C'est donc un changement de rapport de forces entre firmes du secteur qui s'opère aujourd'hui.

Il devrait s'amplifier avec les changements techniques en cours avec la préparation dispositifs d'aide à la conduite et la lente émergence de nouveaux moyens de propulsion, véhicules hybrides et électriques. Les équipementiers et de nouvelles firmes vont y trouver de nouveaux gisements de profit.

En France, par exemple, le secteur de l'équipement automobile apporte un excédent de 3 milliards d'euros au commerce extérieur contre un déficit de 8 milliards d'euros pour les véhicules. La concentration–restructuration en cours dans le secteur est classiquement un process « sauvage » qui laisse beaucoup de petites entreprises soit en faillite, soit à la merci de la délocalisation des outils de production.

Les conséquences sont importantes pour l'organisation de la force de travail.. (3).³ Le secteur automobile est de moins en moins en France et en Italie notamment, le fait de quelques constructeurs. . Les équipementiers de plus en plus concentrés en terme de capital sont entourés de sous-traitants, petites et moyennes entreprises, ligotées par les impératifs du juste à temps, et dépendantes de leurs donneurs d'ordre. Le développement des équipementiers automobiles se fait autour d'établissements dont la taille dépasse rarement 2000 salariés. Les chemins de la convergence des luttes doivent tenir compte de cette situation.

La tentation de la fuite en Amérique, en Chine ou en Japon

Le fait que l'Europe soit aujourd'hui pour l'industrie automobile un « maillon faible » conduit les firmes automobiles à choisir des investissements dans des zones plus profitables. Parmi en Europe les 4 groupes-constructeurs d'origine européenne fabriquant des voitures de toutes les gammes, Fiat, Renault, PSA et Volkswagen, les trois premiers sont engagés dans des process de rapprochement qui peut les amener à s'autonomiser d'avec leur nationalité d'origine pour s'insérer dans de nouvelles alliances.

Le groupe Fiat est celui qui a rompu le plus clairement les amarres européennes et italiennes. En effet, Fiat vient de racheter au mois de janvier 2014 la totalité du capital du troisième constructeur américain Chrysler dont il détenait déjà plus de la moitié. L'opération a été qualifiée de « pillage de diligence » par le journal patronal Les Echos, le montage financier aboutissant à faire payer l'achat par la firme achetée. Le président affairiste Marchionne agit au nom de la famille Agnelli encore actionnaire de référence du groupe. Celle-ci, d'accord pour ce voyage transatlantique, se retrouve donc à la tête d'un groupe américain nommé Chrysler – Fiat et qui sera coté à la bourse de New York. Le groupe ainsi constitué tire dans sa composition actuelle 54 % de ses revenus de l'Amérique du Nord et seulement 9 % de l'Italie. Déjà en 2012, le groupe Fiat avait affiché un bénéfice de 1,4 milliard d'euros grâce au capital investi dans Chrysler, alors que Fiat Automobile connaissait une perte de 1 milliard d'euros. Il est probable qu'aujourd'hui Fiat automobile joue dans le groupe ainsi constitué le même rôle qu'Opel, la filiale européenne de General Motors,

3 Lire : Beaud, Stéphane et Pialoux, Michel. 1999. *Retour sur la condition ouvrière*. Enquête aux usines Peugeot de Sochaux–Montbéliard

Le parcours de l'alliance entre Renault et Nissan n'est pas encore arrivé à ce point d'aboutissement, mais, avançant depuis 1999 à pas plus comptés, le groupe resserre des liens que la direction de Carlos Ghosn voudrait rendre irréversible. Il a d'ailleurs précisé en janvier 2014 « *Avec la multiplication actuelle des synergies, et la création de ces nouvelles structures, les entités Renault et Nissan deviennent indissociables.* A bon entendeur pour qui voudrait remettre en cause ses décisions !

Les bénéfices affichés par Renault en 2012 proviennent des dividendes encaissés grâce à ses participations au capital de Nissan, d'Autovaz la firme russe détenue par Renault, et de Volvo poids lourd..L'activité automobile Europe de Renault est globalement dans la même situation que celle de Fiat ou PSA.

Grâce à ses implantations en Chine et aux États-Unis, Nissan produit et vend deux fois plus de voitures que Renault alors que leurs résultats étaient équivalents en 1999. Renault écrit avec Nissan la même histoire que Fiat avec Chrysler. Ici aussi, le holding Renault Nissan installé aux Pays Bas, - merci l'optimisation fiscale !- cherche à gagner son autonomie par rapport aux pays d'origine pour encore mieux investir là où les meilleurs profits sont attendus.

La famille Peugeot, actionnaire propriétaire de PSA, est aujourd'hui devant les mêmes difficultés que ses compères et concurrents, Fiat et Renault. Mais loin de nouer des alliances capitalistiques avec d'autres firmes, la famille Peugeot a voulu continuer à s'asseoir sur son ,magot vieux de plus d'un siècle, l'exploitation des ouvriers dans toutes ses usines devant suffire à garantir la rente pour toute leur famille élargie, cousins y compris. Alors que l'Europe de l'Ouest automobile est la partie du monde la plus atteinte par la récession, PSA est celui des groupes automobiles dont les activités sont les plus concentrées sur l'Europe et en subit donc plus que les autres les conséquences. La fermeture de l'usine d'Aulnay et le plan de réduction de 10 000 emplois annoncés en 2013 étaient des mesures d'autant plus violentes qu'à marche forcée la famille Peugeot voulait reconstituer des marges pour investir ailleurs, notamment en Chine.

En même temps, la famille commençait à placer ses capitaux dans d'autres secteurs de l'économie. La famille Peugeot dispose d' investissements répartis dans un millier de filiales et il est d'autre part avéré qu'au moins 2,5 milliards d'euros sont conservés en Suisse. Quid des autres paradis fiscaux, et des lingots d'or, à l'exemple, cela ne s'invente pas, des 500 000 euros découverts dans la salle de bains de l'un des héritiers de la famille. Malgré les travaux honnêtes des expertises mandatées par les syndicats, il n'y a eu ni ouverture des livres de compte, ni enquêtes complètes et contrôlées sur la diversification et l'ampleur de la fortune de la famille Peugeot.

A mesure que les difficultés augmentaient dans l'automobile, une partie de la famille s'est engagée dans la diversification de ses actifs. A leur échelle, les Peugeot ont mis en pratique la péréquation des taux de profit, allant vers des activités plus profitables aujourd'hui que l'automobile. Un exemple : la famille contrôle la société LISI, firme divisée en 3 branches, équipement automobile, pièces pour l'aviation, et fourniture de matériel médical. Pour un chiffre d'affaire de un milliard d'euros en 2012, le bénéfice a été de cent millions d'euros, soit 10 % de rentabilité ! Et le pourcentage est de 15 % pour la seule division Lisi Aerospac.

Avec trente ans de décalage, la famille Peugeot voudrait suivre le même chemin que celui des héritiers de la sidérurgie faillie des années 1980. Les ouvriers par milliers ont été licenciés et ds

villes entières condamnées à périr. En revanche les héritiers des maîtres des forges ont été généreusement remboursés par le gouvernement PS de l'époque, celui de Mitterrand. Aujourd'hui un ancien président de l'organisation patronale MEDEF préside le holding financier qui gère la fortune préservée des de Wendel. Même si certains membres de famille font encore de la résistance, il s'est scellé un accord entre le gouvernement français et la partie de la famille prête à se désengager de PSA pour réaliser de meilleurs profits ailleurs.

Et ce faisant, la possibilité est ouverte d'une prise de participation au capital de PSA du constructeur chinois Dongfeng. Selon les informations aujourd'hui rendues publiques, l'État français et Dongfeng participeraient au renflouement de PSA en apportant à eux deux 1,6 milliard d'euros. Ce rapprochement entre le deuxième constructeur automobiles chinois et européen est un moment important de la restructuration de l'industrie automobile mondialisée. L'État français apporte donc 800 millions d'euros au capital de PSA, montant qu'il aurait fallu contraindre la famille Peugeot à payer.

A l'exemple des « nationalisations temporaires » de General Motors et de Chrysler par l'administration Obama, les firmes privées championnes de la libre entreprise savent trouver le chemin des pouvoirs publics pour sauver leur mise. Privatisation des profits et socialisation des pertes, la recette s'applique toujours. A l'heure de l'industrie automobile mondialisée et de ses mercenaires dirigeants sans frontière, la nationalité des capitaux et des firmes sert d'assurance tout risque et de dernier recours. La famille Peugeot s'en est souvenue. Le gouvernement français maquille son recours avec des trompettes chauvines, « Pour que PSA reste français », mais comme dans le sauvetage des banques de 2007, il offre des portes de sortie les plus profitables au patronat failli.

Le mouvement ouvrier est peu préparé à affronter ces situations où les patrons, après avoir obtenu le maximum de l'exploitation des ouvriers dans un pays ou une branche d'industrie, décident de fermer boutique au sens strict du terme. Cette pratique était réputée celle des patrons voyous de petites entreprises qui filent avec bagages, machines et comptes bancaires vidés Et voilà que dans des pays capitalistes dits avancés, les héritiers Agnelli et Peugeot se comportent de la même façon. S'en servir pour dénoncer les mœurs capitalistes est une évidence. Mais pour traduire en termes politiques cette dénonciation, remarquons que le NPA a été bien seul à poser la question de l'expropriation de la famille Peugeot face à un patron qui organise ainsi sa fuite.

Le faux exemple de Volkswagen

Le groupe allemand Volkswagen connaît une autre trajectoire. Il est sorti de la crise de 2008 pour disputer le rang de premier constructeur mondial d'automobiles à Toyota et General Motors. La famille Porsche, un fonds financier du Qatar, et le lander de Basse Saxe en sont les principaux actionnaires. Les ventes de Volkswagen se répartissent entre un tiers pour l'Europe, un tiers pour la Chine, et un tiers pour le reste du monde, avec une centaine d'usines installées dans le monde dont 12 en Chine. Tant sa production que ses ventes se sont affranchies des limites du pays d'origine. Ventes et production du groupe en Allemagne ne représentent plus qu'environ 15% du total de l'activité monde du groupe. Mieux que les autres firmes, Volkswagen a pu échapper aux conséquences de la récession qui concerne particulièrement l'Europe.

Cette réussite de Volkswagen s'est construite à partir de défaites du mouvement ouvrier sur les terrains de la flexibilité et des salaires. Devenue une référence pour les dirigeants des firmes

automobiles, ce ne devrait pas l'être pour les salariés ! (4)⁴

Dès 2001, Volkswagen crée une filiale Auto 5000 employant 5 000 salariés avec salaire et statut différents des autres ouvriers couverts par la convention collective. Le salaire y était nettement inférieur d'un montant de 2500 euros. Les équipes travaillaient à l'objectif avec des horaires flexibles pouvant aller jusqu'à 45 heures hebdomadaires pour le même salaire. (6). Et un accord signé avec l'IG Metall a consacré la flexibilité pour tous. Les horaires de fin de journée deviennent flexibles, en fonction du programme à accomplir. Le temps de travail des salariés est de 35 heures mais n'en moyenne, sur une base annuelle. Les nouveaux employés pourront ainsi être amenés à travailler jusqu'à 42 heures par semaine. Le maître d'œuvre de cette politique est le directeur de personnel du groupe, Peter Hartz, le futur conseiller de Schroder qui sera l'auteur des lois Hartz 1, 2, 3 et 4 étendant à tous les salariés allemands déréglementation et flexibilité. Père des petits boulots à un euro de l'heure, c'est chez Volkswagen qu'il a fait ses classes.

Armé de tels outils, Volkswagen a affronté la récession commencée en 2008. Début 2009, la suppression de la totalité des personnels précaires et intérimaires du groupe a concerné 16.500 personnes en Allemagne et dans le monde. Tri-annualisation du temps de travail, fluctuation du temps hebdomadaire moyen entre 25 et 35 heures (hors heures supplémentaires), roulement des équipes, mobilité territoriale, recours au chômage technique : tout ce dispositif est appliqué.

Si cette politique est un modèle, allons jusqu'au bout du modèle. Pour parvenir à ces accords de flexibilité avec l'IG Metall, Peter Hartz a été condamné à deux ans de prison avec sursis pour avoir versé à un responsable du syndicat 2,6 millions d'euros en prestations de voyages exotiques et de prostituées. La paix sociale a un coût !

Les compromis introuvables de l'industrie automobile européenne

Le moment n'est pas au compromis, et force est de constater que le patronat de l'automobile, en Europe, est à l'offensive tant dans les entreprises sous traitantes que dans les usines des constructeurs.

Les suppressions d'emploi et les fermetures d'usines se sont succédées depuis 2008. Opel-General Motors a fermé son usine d'Anvers en juillet 2010 avec 2600 salariés, Fiat a fermé l'usine de Terminé Imerese en novembre 2011 en Sicile avec 1500 salariés. Ford a fermé celle de Genk en Belgique à la fin de l'année 2013 avec 4 300 salariés, PSA ferme l'usine d'Aulnay et Opel prépare celle de son usine historique de Bochum en Allemagne avec 3 000 salariés. Certes restructurations, fermetures et création de nouvelles usines jalonnent l'histoire de toute l'industrie automobile. La fermeture de l'usine de l'île Seguin à Billancourt en 1992 en porte témoignage. L'élément nouveau de la situation en Europe de l'ouest est que ces fermetures impliquent tous les groupes et tous les pays dans un contexte généralisé de baisse de la production d'automobiles. Toutes ces mesures n'ont pas permis jusqu'ici aux firmes automobiles installées en Europe de récupérer les profits escomptés par les actionnaires. A les laisser faire, ce sont de nouvelles attaques qui se préparent.

A l'exemple de Volkswagen en Allemagne, la flexibilité est partout à l'ordre du jour. Les salariés doivent s'adapter aux aléas de la conjoncture, tant en terme de volumes d'emploi, d'horaires de travail et de niveau des salaires. hebdomadaires et quotidiens, Les menaces à l'emploi et aux fermetures d'usines sont partout utilisées pour faire avaliser ces mesures de régression sociale soit par les syndicats, soit par les salariés au moyen de référendums chantage. Chez Fiat, à Turin, la direction Marchionne a ainsi réussi à arracher un vote, se permettant ensuite d'exclure de l'usine les

4 www.npa-auto-critique.org/article-volskwagen-l-envers-du-decor-114119815.html

activités syndicales de la FIOM, celle-ci ayant appelé à voter contre le diktat patronal. Chez Renault et PSA, des accords de compétitivité organisant la flexibilité ont été signés par les syndicats qui ont choisi d'accompagner les mouvements de restructuration patronale.

Le mot compromis, tel qu'il est ressassé par le social-libéral Hollande, sert aujourd'hui de couverture à tous les renoncements. Certains secteurs qui proclament pourtant leur opposition aux politiques patronales continuent d'en appeler à un compromis social fondé selon eux sur des échanges possibles de concessions entre patronat et mouvement ouvrier. Ainsi dans un interview à l'Humanité, quotidien publié par le parti communiste, à la question : « *Vous soulignez le fait que Volkswagen a conclu un accord avec les syndicats allemands préservant emploi et salaires – au contraire de ce que font Renault et PSA aujourd'hui – , et que cela a été un facteur de simulation pour l'innovation* », le chercheur en sciences sociales Michel Freyssenet répond : « *Tout à fait. Cette contrainte, qui serait considérée comme scandaleuse en France par le patronat, a obligé VW à être très rigoureux dans le développement de sa stratégie, combinant économies d'échelle et diversité de l'offre. Les études historiques sur l'automobile le montrent : à la source de la compétitivité, il y a toujours un compromis social.* » (5)⁵

Ce chercheur, souvent cité par le syndicat CGT Renault comme une référence, illustre la trajectoire d'un courant critique qui en arrive aujourd'hui à présenter Volkswagen comme exemple, alors que c'est le laboratoire européen des accords de compétitivité Renault et PSA ainsi que de l'ANI qui dérègle en France tout le marché du travail.

Il n'y a pas de troisième voie entre l'accompagnement des restructurations et l'affrontement avec le patronat. L'exemple de la FIOM à Fiat - Turin qui s'était opposé à la politique de Marchionne sans se donner les moyens d'une véritable centralisation des luttes l'illustre. La FIOM a perdu tant vis à vis du patronat que parmi les travailleurs combattifs cherchant d'autres voies pour des luttes alternatives et efficaces.

La mondialisation de la force de travail dans l'automobile

En Europe, seul continent où la récession de l'industrie automobile continue, le patronat de l'automobile est à l'offensive, et les travailleurs connaissent des échecs et reculs. Les résistances comme celle des grévistes d'Aulnay avant la fermeture de l'usine incitent à d'autres mobilisations mais ne parviennent pas à empêcher l'application des plans patronaux. La situation est différente dans les autres zones géographiques où les firmes mondialisées implantent de nouvelles usines. En Chine, en Inde, en Afrique du Sud, en Roumanie, au Maroc des grèves massives renouent avec la tradition séculaire du mouvement ouvrier. Elles obtiennent des succès importants, notamment en terme d'augmentations de salaires qui se répercutent sur les conditions de travail et les salaires des usines avoisinantes. Et l'on ne peut que constater et condamner le peu d'empressement avec lequel ces luttes sont popularisées par la plupart des syndicats européens.

Alors que dans l'industrie automobile les salaires stagnent en Europe et aux Etats-Unis et sont parfois orientés à la baisse avec le recrutement de précaires et de salariés hors conventions collectives traditionnelles, la tendance est à la hausse des salaires dans les nouvelles implantations industrielles.

Les salaires et les cotisations sociales augmentent en Chine, le coût de la main-d'œuvre ouvrière

5 <http://freyssenet.com/>

progressant de 20 % par an en moyenne, et plus rapidement dans les régions les plus actives. A Foshan dans la province de Guangdong, les fournisseurs de Honda ont dû accorder des augmentations d'au moins 30 % à la suite d'une grève.

En 2005, le coût moyen d'un ouvrier chinois représentait 22 % de celui d'un ouvrier américain. En 2010, on en était à 31 %, et même à 41 % en tenant compte du différentiel de productivité. En 2015, le ratio sera supérieur à 60 %, selon des évaluations citées cité par le site militant Labor Notes (6)⁶

Cette différence de 40 % en faveur de la Chine ne joue que sur la partie salaires qui ne représente environ 20 % du prix de revient d'une automobile (salaires de la force de travail constructeurs et équipementiers). Il convient d'y ajouter frais de transport et tarif douaniers.

Les industriels regardent donc vers le Sud des Etats-Unis, véritable zone « *low cost* ». Le syndicat des travailleurs de l'automobile (UAW) a accepté des baisses substantielles des salaires et des avantages sociaux pour faire revenir les emplois. Pour le même travail, une heure payée 29 dollars dans une usine du Michigan ne vaut plus que 14 dollars dans l'Alabama,

Cette tendance dépend bien sûr des rapports de force sociaux qui s'établissent dans les différents continents de la planète, mais elle indique que le futur des sociétés n'est pas défini par la stratégie de quelques firmes. Avec la concentration de l'industrie automobile en un oligopole d'une dizaine de firmes, les millions d'ouvriers de salariés de l'automobile s'affrontent aux mêmes états-majors patronaux. Ces derniers veulent attiser la concurrence entre salariés, mais ils créent aussi les bases objectives à une solidarité active entre travailleurs de différents pays et continents. La mondialisation de l'industrie automobile, c'est aussi la mondialisation de la force de travail.

La résistible ascension de l'automobile

Au plan de la planète, l'usage de l'automobile n'a cessé d'augmenter. La crise déclenchée en 2008 n'a rien changé, la Chine et les nouveaux pays industrialisés ayant pris le relais de l'Europe et des Etats-Unis. Même si les voitures y demeurent des biens de luxe, au total le nombre d'automobiles en circulation continue de croître.

Le chiffre du milliard de véhicules motorisés en circulation a été dépassé en 2010 selon les données publiées par l'organisation internationale de la construction automobile. N'ayant rien appris et tout oublié des catastrophes passées, les constructeurs automobiles continuent de se faire les propagandistes du tout voiture. Le salon automobile de Detroit tenu en janvier 2014 a encore été le prétexte à célébrer le retour de la voiture et la « nouvelle chevauchée fantastique » de Ford, pas le cinéaste, mais la firme automobile américaine.

Force est de constater que les mobilisations d'un mouvement social portant les exigences d'une contrôle de l'usage de la voiture sont encore très limitées. Les espoirs que la crise déclenchée en 2008 ouvrirait la voie à une diminution de l'usage de l'automobile sont démentis par les faits.

Les contradictions internes au système production – usage de l'automobile sont des facteurs plus immédiats de crise. La question du pétrole, devenant de plus en plus contraignante du point de vue de sa rareté prévisible dans les prochaines années et de son prix, est de plus en plus prise en compte par l'industrie automobile. Il s'agit pour elle de sauvegarder l'usage automobile comme moyen de

6 <http://www.npa-auto-critique.org/article-les-etats-unis-prochain-refuge-des-pays-a-bas-salaires-80992511.html>

Lire aussi Labour Notes : <http://labornotes.org/2011/08/next-low-wage-haven-usa>

transport individuel.

Le développement annoncé de véhicules utilisant d'autres ressources que le pétrole avance à pas de tortue. La possession et l'usage des véhicules électriques demeurent confidentielles en Europe puisque elles ne représentent en 2013 que 0,2 % du total des voitures vendues en Europe.

En sus de questions techniques non encore résolues quant à l'autonomie de ce type de voitures, le développement des véhicules électriques est bridé par le coût de fabrication de produits pas encore de grande série entraînant des prix de vente prohibitifs y compris pour les acheteurs aisés d'automobiles neuves « classiques », et par la rareté des infrastructures en bornes de chargement. L'échec était prévisible (7).⁷ Renault notamment, a trouvé le bouc émissaire, les pouvoirs publics : *« Cela va moins vite parce que nous avons anticipé un développement des infrastructures plus rapide, Le problème principal, ce sont les infrastructures »* a déclaré Carlos Ghosn dans un interview au Financial Times. Et il annonçait le décalage de cinq ans du programme de Renault, abandonnant ainsi toute prétention à une soi-disante avance en ce domaine.

Toute l'industrie automobile mondialisée est confrontée aux mêmes obstacles. Les périodes d'opulence ont été utilisées à servir des dividendes aux actionnaires, et à enrichir les voitures individuelles en vains gaspillages. Et elle demande aujourd'hui aux pouvoirs publics, appliquant l'austérité, de nouveaux investissements socialisés pour préserver l'usage des voitures individuelles

A laisser faire l'industrie automobile, il n'y aurait pas de limite au développement de l'usage et de la possessions de l'automobile. Ce laisser faire est intolérable au sens strict du terme. Quelles que soient les solutions techniques retenues, moteur à combustion, hybride, électrique ou pile à hydrogène, il faut bien produire l'énergie nécessaire pour déplacer la carapace de plus d'une tonne que pèse en moyenne chaque automobile en circulation. Cela est incompatible avec plusieurs milliards de véhicules en circulation sur la planète.

Pour l'industrie automobile capitaliste, les voitures sont des « marchandises » dont la vente a pour finalité un profit accaparé par propriétaires, hauts dirigeants et actionnaires. La satisfaction des besoins sociaux en terme de déplacement des personnes préservant l'environnement est aussi peu leur souci que l'emploi. Voilà ce que ce que continuent de démontrer les firmes automobiles.

7 <http://www.npa-auto-critique.org/article-le-vehicule-electrique-entre-paillottes-et-realite-46236737.html>