

Quel avenir pour le secteur automobile européen ?

Intervention dans le cadre du séminaire « Analyse de la crise dans le secteur automobile : de quel type de reconversion sociale et environnementale avons-nous besoin ? » (à l'initiative d'Espaces Marx, d'IG Metall, FIOM, de la Fondation Rosa Luxembourg, de la Ftm-Cgt, de Taksav, du Réseau « Travail et Globalisation ») au forum social européen d'Istanbul, 1^{er}-4 juillet 2010.

Gianni Rinaldini

*Secrétaire général FIOM-CGIL * (2002-2010)*

Dans l'histoire de tous les pays industrialisés, le secteur automobile représente, en bien et en mal, les mutations qui s'opèrent dans le passage des anciennes aux nouvelles réalités industrielles.

L'histoire du mouvement syndical a franchi, à travers les conquêtes et les défaites dans les conflits sociaux de ce secteur, des étapes décisives qui ont contribué à la structuration d'ensemble des syndicats.

L'ampleur de la crise actuelle traduit la crise de tout un modèle de société et de consommation et nous met, en Europe, face à des défis énormes en termes de restructuration du secteur et de ses finalités. En voici quelques aspects fondamentaux.

- Le secteur automobile n'est pas un secteur arrivé à maturité. Bien au contraire, la production est en pleine croissance au niveau mondial comme en témoignent les nouvelles implantations en Amérique latine et dans les pays asiatiques. Je ne fais pas seulement référence à l'assemblage final du produit, mais à l'ensemble du cycle de travail, de la conception à la commercialisation. C'est pourquoi je considère que les raisonnements concernant la surcapacité productive du secteur au niveau mondial n'ont rien de crédible.
- Il existe un problème particulier en Europe et plus généralement dans les anciens pays industrialisés où le marché ne reposera plus sur la croissance

* *Federazione Impiegati Operai Metallurgici*, branche métallurgie de la CGIL, le principal syndicat italien.

mais sur le remplacement du produit. Celui-ci, au cours des dernières années, a été soutenu par des incitations d'État pour la mise à la casse, appelées dernièrement éco-primés, mais cela ne change rien sur le fond.

- La surcapacité productive est un problème de l'Europe qui varie selon la situation des pays européens pris individuellement. Dans le rapport entre importation et exportation, certains pays ont un fort solde positif et d'autres ont un fort solde négatif. Concrètement, certains pays exportent des automobiles, d'autres en importent, avec des retombées sur la sous-traitance. Chacun des pays œuvre pour défendre son industrie propre et les multinationales exercent partout un véritable chantage à l'égard des syndicats et des travailleurs pour obtenir, au nom de la productivité, une dégradation des conditions de travail et une baisse des salaires.

Dans ce cadre, il serait inexact d'affirmer qu'il existe une position et une pratique communes des syndicats européens. Au contraire, derrière les communiqués de solidarité et les déclarations ronflantes, se trouvent des divisions importantes et une concurrence qui offrent au patronat les meilleures conditions pour développer l'emploi précarisé. Nous sommes divisés et fragmentés. C'est la triste réalité!

Il n'existe pas de recette miraculeuse pour sortir de cette situation; cela, par ailleurs, ouvrirait un débat complexe sur le syndicalisme européen. Pour en rester au secteur automobile, il me semble évident que cette situation, outre des coûts sociaux inacceptables, conduit au déclin pur et simple du rôle de l'Europe face aux multinationales.

Ce n'est pas par hasard si l'Administrateur délégué de FIAT soutient que chaque multinationale doit être une « machine de guerre » parce qu'il s'agit d'un marché mondialisé.

L'avenir de l'automobile se jouera sur le terrain de la transformation, une transformation du rapport à l'environnement, qui rend nécessaire et urgente une conception plus globale d'une « mobilité durable » des personnes et des marchandises.

C'est le vrai défi de l'avenir. On ne peut pas le déléguer aux initiatives des multinationales et à leurs guerres commerciales, c'est-à-dire à la logique ultralibérale du marché.

Il faudrait une forte initiative sociale et politique pour affirmer le rôle de la politique, une gouvernance publique de l'Europe sur ce processus qui réclame des moyens considérables pour la recherche et l'innovation.

Cette dimension est aujourd'hui totalement absente. Mais elle est vitale pour construire une position et une pratique communes du syndicalisme dans les différents pays, pour tenter d'arrêter un évident déclin de notre façon de faire, entraînés que nous sommes, toujours plus, vers un syndicalisme de « marché ».