

La conversion automobile

Vers une « économie de reproduction » éco-socialiste

Mario Candeias

Chercheur en science politique, professeur associé en sociologie du travail et sociologie industrielle et économique à l'Université de Jena et rédacteur en chef de la revue Das Argument.

L'industrie automobile est un bon exemple et l'un des meilleurs domaines de cristallisation de la crise multiforme que nous connaissons : depuis des décennies, l'industrie automobile se caractérise par d'énormes surcapacités ; pourtant les constructeurs automobiles occidentaux veulent doubler la production. Dans le même temps, le nombre de nouveaux concurrents sérieux s'accroît, notamment en Inde et en Chine. Ces marchés émergents représentent l'espoir des constructeurs automobiles occidentaux. Mais tout le monde le sait : si les pays comme l'Inde ou la Chine atteignent le même niveau d'équipement automobile que l'Europe ou les États-Unis, nous serons confrontés à une catastrophe climatique—ce qui est une autre forme de surproduction, indépendante du fait qu'il y ait ou non réelle « surproduction » au niveau de l'économie mondiale. C'est l'une des questions clés soulevées par Sigfrido Ramirez, chercheur belge, lors du séminaire sur « la crise de l'industrie automobile—quelle conversion socio-écologique ? » au forum social européen d'Istanbul, le 2 juillet 2010, à l'initiative de Transform! Europe en coopération avec Espaces Marx, Labor and Globalisation, TAKSAV, IG Metall, la CGT et la CGIL.

Avant d'atteindre un niveau d'équipement automobile global, des mégapoles comme Mumbai, Shanghai ou même Istanbul connaîtront des blocages complets de la circulation—même avec des « voitures vertes ». Aujourd'hui, les différents acteurs mondiaux veulent « rouler vert ». En réalité, ils veulent seulement poursuivre sur la voie de la mobilité individuelle, avec un carburant différent. La voiture électrique pourrait offrir de nouvelles

perspectives aux fabricants de voitures mais cela ne change rien à la structure du transport individuel, aux bouchons, à l'imperméabilisation des sols ou à l'énorme consommation de ressources particulièrement toxiques et rares, comme le lithium. Ces stratégies axées sur la croissance de la production et l'exportation ne limitent pas la consommation de ressources. Elles accroissent aussi la concurrence et les déséquilibres mondiaux. Ainsi, les véhicules électriques « ne sont qu'une option », a affirmé Uwe Fritsch, délégué syndical du syndicat IG Metall chez Volkswagen. La crise frappe durement les travailleurs mais, espère Fritsch, elle « accroît la conscience pour des alternatives ». Par exemple Volkswagen Salzgitter expérimente, en utilisant des moteurs de voitures, des minicentrales domestiques de cogénération en collaboration avec le producteur d'énergie renouvelable Lichtblick. Pour les voitures électriques, a souligné Fritsch, on doit garantir une énergie renouvelable à 100%.

Mais alors que les nouvelles technologies ont des coûts élevés de développement et d'infrastructure, on ne sait pas du tout quelle solution technologique finira par prévaloir. Même lorsque certains acteurs mondiaux occidentaux n'ont pas de mauvais résultats au niveau de la concurrence internationale, ils perdent des emplois et des implantations locales depuis des décennies, a souligné Christian Pilichowski de la CGT. De nouveaux sites de production et d'emploi se développeront dans les marchés émergents—et non dans les régions d'origine. Si on combine ce phénomène avec la hausse de la productivité au niveau mondial et l'accroissement de l'intensité du travail, le nombre d'emplois diminuera en Europe. Gianni Rinaldini, ancien responsable de la FIOM-CGIL de la Fiat, ainsi que d'autres intervenants, a fortement mis l'accent sur l'impact de la crise sur la concurrence entre les travailleurs. Cela signifie que les anciennes stratégies syndicales de corporatisme compétitif n'offrent pas de perspective pour l'avenir. La crise montre clairement que la dépendance est extrêmement élevée même pour les nouveaux sites de fabrication et pour les nouveaux fournisseurs en Europe de l'Est ou en Turquie, a affirmé Nermin Kaplan de l'organisation turque TAKSAV. Et lorsque le coût—le coût du travail en particulier—s'accroît, le capital met déjà en route de nouveaux sites de production en Asie; c'est là que le marché s'accroît et non à l'Est ou en Europe occidentale. Nous avons un besoin urgent de trouver et d'approfondir de nouvelles formes d'organisation transnationale des travailleurs, en coopération avec des groupes écologiques pour défendre l'emploi et les droits des travailleurs, et nous devons agir en même temps pour des alternatives.

Tous les intervenants ont été d'accord sur la nécessité d'une transformation—une conversion socio-écologique—de l'industrie automobile. J'insisterai ici sur trois points.

1. Il s'agit avant tout de la façon dont nous menons les luttes, dont nous concevons la politique, à partir de différents intérêts particuliers et en les

réarticulant de façon à établir des convergences d'intérêts. Concrètement, en ce qui concerne le sauvetage d'Opel—la branche européenne de General Motor—, le syndicat a eu raison de se battre pour une aide de l'État. Mais il n'y a pas seulement concurrence entre les travailleurs des différents sites—garder les anciennes structures ne peut pas convaincre tout le monde. Les mouvements de femmes ne se sentent pas concernés par la sauvegarde des emplois masculins quand on ne sauve pas les emplois féminins dans la faillite d'Arcandor—l'un des grands détaillants allemands—et quand les zones de production se désertifient depuis des années. Le mouvement écologique ne s'y intéresse pas. Les chômeurs ne se sentent pas concernés parce que sauver des salariés ayant un niveau de salaire élevé ne signifie rien pour eux lorsque leurs prestations sont sans cesse réduites et qu'on les contraint à accepter des emplois précaires de piètre qualité. Bref, les différents mouvements ont agi séparément et il n'y a pas eu assez de pression pour sauver Opel. Pour finir, GM va agir seule et réduire le nombre d'emplois. Comment réarticuler les différents intérêts et les luttes concrètes ?

Si on reprend l'exemple d'Opel, l'aide indispensable de l'État devrait être liée aux concepts de production alternative et de propriété publique pleine ou partielle de l'entreprise (les États-Unis l'ont fait d'une certaine manière avec GM, mais sans profiter de l'occasion pour lancer une conversion). On doit l'associer à une participation élargie de la force de travail, des syndicats et de la région, par exemple dans les conseils régionaux démocratiques qui décident des mesures concrètes pour la reconversion d'un constructeur automobile en fournisseur de services pour une mobilité publique mettant l'accent sur l'écologie. Comme l'a souligné Gianni Rinaldini, cette conversion doit se fonder sur des concepts de mobilité intégrée combinant les différents systèmes de mobilité, modifiant le rapport actuel entre transports publics et privés, donnant la priorité aux trams, bus, piétons, vélos ou vélos électriques. Soit dit en passant, la fabrication d'autobus est l'un des domaines les plus rentables de l'industrie automobile. Si nous nous organisons autour de ces objectifs, nous arriverons à ce que différents groupes rejoignent les luttes.

2. On ne peut réussir cette conversion indépendamment dans chaque entreprise ; cela nécessite un changement structurel profond. Il ne suffit pas de construire des véhicules électriques en poursuivant le choix de la mobilité individuelle pour sauver l'emploi. Il faut convertir la structure d'ensemble des villes et de l'espace, en réduisant les distances et les séparations entre domicile et lieu de travail ; du domicile, amener les enfants à l'école, puis se rendre au travail ; du lieu de travail, aller au supermarché et rentrer tard à la maison après avoir passé un long moment dans les embouteillages, préparer le repas tard le soir avant de s'endormir sur le canapé devant la télévision. Réduire la

mobilité forcée est donc crucial. Ces nouveaux concepts de mobilité doivent être mis en œuvre conjointement avec les salariés de l'industrie automobile, comme l'a souligné Uwe Fritsch du syndicat allemand IG Metall.

En outre, compte tenu de la crise écologique profonde, imbriquée dans une orientation macro-économique, la conversion impliquerait de transformer notre économie axée sur la croissance capitaliste en une économie de reproduction, capable tout à la fois de se limiter et de créer une nouvelle richesse. Il faut mettre l'accent sur une approche participative, centrée sur les besoins; une économie de la solidarité dans laquelle les gens prennent soin les uns des autres: les infrastructures des transports publics mais aussi la santé publique, les soins, l'éducation, la recherche, les services sociaux, la souveraineté alimentaire et la protection de notre environnement naturel. Il faut adopter une perspective plus large.

Ce sont des besoins essentiels qui restent insatisfaits. On le déplore depuis des années. Ce sont les seuls domaines dans lesquels nous connaissons une croissance de l'emploi dans des pays comme l'Allemagne, la France, les États-Unis ou la Suède. Mais dans les marchés émergents également, ce sont des secteurs à croissance rapide. Il est très important de les garder dans le domaine public. Cette économie de reproduction—qui implique un développement qualitatif des besoins et de la production mais pas nécessairement une croissance quantitative—pourrait contribuer à des modes de vie et de production véritablement écologiques et au développement d'une pratique du *buen vivir* (bien vivre) que de nombreuses personnes cherchent à explorer—et pas seulement en Amérique latine.

Dans le Sud en particulier, cela signifie s'appuyer sur les besoins de base de millions de pauvres ruraux et urbains—cela signifie stabiliser les communautés rurales en leur donnant le contrôle sur leurs conditions de vie et leurs modes de production spécifiques (une réforme agraire permettant la souveraineté alimentaire) de telle sorte qu'ils ne soient pas obligés d'aller dans les mégapoles. Dans les mégapoles, il est essentiel de construire les infrastructures matérielles de base ainsi que les infrastructures sociales et des systèmes de sécurité. En ce qui concerne la mobilité, cela signifie l'accès gratuit à des transports en commun en expansion rapide au lieu d'injustes et coûteuses infrastructures pour des millions de véhicules privés au coût élevé en dommages environnementaux et humains. Ce qu'on appelle les classes moyennes de plus en plus nombreuses en Inde, en Chine ou au Brésil—objet de l'avidité de nos constructeurs automobiles—sont et seront seulement une faible partie d'une population de plus en plus polarisée. Mettre l'accent sur leur capacité à acheter des voitures n'est pas une stratégie pour la gauche.

3. Cette réorientation vers les besoins de reproduction va de pair avec une orientation vers les marchés et la production intérieurs. Christian Pilichowski

a par exemple évoqué la chaîne de production mondiale de voitures et le gaspillage de ressources. Le transport, l'un des principaux pollueurs, doit être réduit et on doit organiser la production de façon écologique. La démondialisation et la régionalisation de l'économie permettent également de réduire les déséquilibres des comptes courants et le fétichisme de l'exportation. Le développement non marchand du secteur public fait reculer les marchés et la privatisation.

Il nous faut donc d'abord une conversion de l'industrie automobile, mais aussi une conversion de nos modèles économiques de croissance basés sur l'exportation. Compte tenu de la nécessité de réduire certains secteurs comme l'industrie automobile, on doit développer des stratégies pour une transition juste, socialement soutenable, parce que la conversion et un changement structurel profond signifient aussi que de nombreux travailleurs perdront leur ancien emploi. Sur ce point, nous pouvons tirer profit des riches expériences syndicales—bonnes et mauvaises—de changement structurel dans les secteurs du charbon et des mines, de l'acier et de l'industrie navale avec des emplois de transition et des programmes de requalification qui, bien sûr, nécessitent un financement venant tout à la fois des entreprises et de l'État. Cela demande aussi un nouveau débat concernant les actions pour la réduction du temps de travail, a souligné Nermin Kaplan de TAKSAV.

Cela implique le développement simultané d'autres secteurs afin d'offrir de nouveaux emplois, mais relativement découplés de la croissance matérielle. Cette croissance qualitative est également nécessaire pour la période de transition en raison d'insuffisances dans de nombreux secteurs de la reproduction—en particulier dans l'hémisphère sud.

Ainsi, nos luttes pour une conversion doivent partir du problème particulier de la sauvegarde des emplois dans l'industrie automobile existante, mais dans la perspective d'une transformation sociale plus large. Sinon nous perdrons bientôt même la lutte pour des emplois spécialisés.

Pour y parvenir et transformer les structures, il faut mettre rapidement en place des processus de planification participative, des consultations et des processus de planification populaires, ou des assemblées démocratiques régionales (qui sont déjà en cours de discussion dans les régions d'industrie automobile comme le sud de l'Allemagne). Des processus de conversion rapide, ont eu lieu dans le passé par la planification (par exemple aux États-Unis dans les années 1930 et 1940), mais il faut aujourd'hui une planification participative.

Mettre le travail reproductif, au sens large du terme, au centre d'un projet de transformation permet d'abandonner le fétichisme de la croissance—et, ce faisant, met en question à moyen terme le mode capitaliste de production. En définitive, il pose la question de savoir qui décide de l'affectation des ressources dans la société et des activités socialement nécessaires.

Telle est l'approche globale d'une importante conférence internationale de la fondation Rosa Luxemburg et du groupe parlementaire de Die Linke en Allemagne, à Stuttgart, cet automne, du 28 au 30 octobre, avec environ 500 travailleurs, des représentants syndicaux, des mouvements sociaux, des groupes écologiques, etc. Le sujet concerne les moyens et les possibilités de conversion des entreprises automobiles—pas seulement de la conversion d'une industrie particulière, mais de la transformation d'un modèle économique particulier, des modes de vie et de mobilité—en mettant fortement l'accent sur les alternatives. Cette conférence fait partie d'un projet que la fondation poursuivra en 2011 et qui concerne la transformation à long terme et une transition équitable.