ÉCOLOGIE ET AUTOMOBILE

Les constructeurs automobiles ne veulent pas répondre à la crise climatique : ils veulent sauver la voiture individuelle

dimanche 23 février 2020, par VESSILLIER Jean-Claude (Date de rédaction antérieure : 15 février 2020).

Un milliard deux cent mille automobiles sont aujourd'hui en circulation dans le monde. La nouvelle crise qui vient, se marquant par une baisse de la production mondiale de voitures observée dès la fin de l'année 2018, est une combinaison de crise de surproduction classique avec, pour la première fois, l'irruption des conséquences de l'usage de l'automobile sur la crise climatique et l'environnement.

Sommaire

- 1. Dans les pays capitalistes
- 2. Un usage contraint de (…)
- 3. La fin des motorisations
- 4. Les voitures électriques
- 5. Trouver le chemin des (…)

Ce qui était autrefois toléré devient insupportable. Les limitations de l'usage des véhicules automobiles dans un nombre croissant de métropoles européennes indiquent qu'une véritable crise de la valeur d'usage de l'automobile est en cours de formation. La fin possible du moteur thermique à l'horizon d'une génération en est une conséquence dérivée.

La production de voitures a toujours été rythmée par des crises de surproduction caractéristiques de cette industrie capitaliste devenue mondialisée. Par crise de surproduction, il faut comprendre l'incapacité des firmes capitalistes à vendre leurs produits/marchandises à un prix qui leur garantisse le profit escompté. Et chaque crise de surproduction a été jusqu'à présent surmontée par la destruction de capacités de production inemployées : usines fermées, suppressions d'emplois et licenciements. Lors de la crise de 2008-2009, des baisses de production ont atteint jusqu'à 50 % aux États-Unis et près de 30 % en France et en Italie, des dizaines d'usines ont été fermées et des dizaines de milliers d'emplois supprimés.

Depuis un siècle, ces baisses de la production et des ventes d'automobiles n'ont jamais empêché – sauf pendant les années de guerre – l'augmentation du nombre des automobiles en circulation. Les dégâts qu'entraîne son usage sont pourtant dénoncés et documentés depuis au moins un demi-siècle, avant même que la question de la crise climatique ne devienne centrale. Voir ce qu'écrivait André Gorz au tournant des années 1960-1970 : « Le vice profond des bagnoles, c'est qu'elles sont comme les châteaux ou les villas sur la côte : des biens de luxe inventés pour le plaisir exclusif d'une minorité de très riches et que rien, dans leur conception et leur nature, ne destinait au peuple. Et le luxe, par essence, cela ne se démocratise pas : si tout le monde accède au luxe, plus personne n'en tire d'avantages ; au contraire : tout le monde roule, frustre et dépossède les autres et est roulé,

frustré et dépossédé par eux.

« La vérité, c'est que personne n'a vraiment le choix : on n'est pas libre d'avoir une bagnole ou non parce que l'univers suburbain est agencé en fonction d'elle – et même, de plus en plus, l'univers urbain. C'est pourquoi la solution révolutionnaire idéale, qui consiste à supprimer la bagnole au profit de la bicyclette, du tramway, du bus et du taxi sans chauffeur, n'est même plus applicable dans les cités autoroutières comme Los Angeles, Detroit, Houston, Trappes ou même Bruxelles, modelées pour et par l'automobile. » [1]

Ce qui est nouveau par rapport à ces écrits d'André Gorz, c'est que l'usage de l'automobile rencontre aujourd'hui des résistances bousculant l'application des lois du marché capitaliste et la toute-puissance des firmes automobiles à imposer leurs solutions.

En France, les transports sont la première source de gaz à effet de serre avec près de 30 % des émissions en équivalent CO_2 en 2017. Ils sont devant l'industrie et le secteur tertiaire (26 %) ou l'agriculture (19 %). Les voitures sont responsables de près d'un sixième de la contribution française au changement climatique. À elles seules, elles polluent plus que l'ensemble des poids lourds (6 %) et des véhicules utilitaires (6 % aussi).

Pour l'ensemble du monde, l'empreinte carbone de l'industrie automobile, dans son ensemble, représente un volume d'émissions équivalent à 9 % des émissions annuelles mondiales de gaz à effet de serre, et est supérieure aux émissions annuelles de gaz à effet de serre de l'ensemble de l'Union européenne. Ces données sont globalement reconnues, à l'exception de points de vue négationnistes, au sens strict, de faits avérés. Et contrairement aux affirmations des responsables de l'industrie automobile, la situation continue de s'aggraver.

1. Dans les pays capitalistes les plus anciens, une croissance ininterrompue de l'usage de l'automobile malgré la stabilisation des ventes depuis trente ans

Après la crise de 2008-2009, la production d'automobiles dans le monde n'a cessé d'augmenter jusqu'en 2017, avec une baisse probablement conjoncturelle observée ces deux dernières années Mais la production et les ventes n'ont jamais retrouvé en Europe occidentale, aux États-Unis et au Japon leurs niveaux d'avant crise. La reprise de la croissance de la production mondiale d'automobiles dans le monde après 2009 est principalement due à la Chine. Sur les 34 millions de véhicules produits en plus dans le monde entre 2009 et 2018, 14 millions ont été produits en Chine où la production d'automobiles a doublé passant d'environ 14 millions à 28 millions de véhicules.



Les facteurs qui avaient été l'origine de la crise systémique de 2008-2009 ont été traités par la ruée de la plupart des firmes automobiles vers la Chine et par la destruction massive des capacités de production – non compensées depuis – surtout en Amérique du Nord et en Europe, en France et en Italie notamment. Les appareils de production se réorganisent au sein de bassins industriels chevauchant les frontières nationales : l'Alena (États-Unis, Mexique, Canada) et une Europe sans la Russie mais élargie à la Turquie et au Maroc après avoir intégré les pays d'Europe centrale et orientale.

De même, les ventes de voitures neuves n'augmentent plus et cela depuis 30 ans. Il s'est vendu en France moins de voitures neuves en 2019 qu'en 1990 : 2 100 000 contre 2 300 000. Même constat dans la plupart des autres pays de l'Europe occidentale, aux États-Unis et au Japon où pourtant le nombre des voitures en circulation ne cesse d'augmenter comme dans le reste du monde.

Par exemple, en France, le nombre des voitures en circulation est passé de 24 millions à 30 millions de véhicules en 30 ans. En effet les ventes de voitures neuves ne cessent de contribuer à augmenter le parc des véhicules en circulation même si ces ventes restent stables. Si les voitures les plus anciennes sont éliminées des pays d'Europe occidentale soit par une mise à la casse, soit par une revente d'occasion dans d'autres pays où elles continuent de circuler et de polluer, cela ne suffit pas à bloquer la croissance du nombre de véhicules en circulation dont l'âge moyen ne cesse d'augmenter en Europe occidentale.

Après avoir oscillé autour d'un tiers entre 2000 et 2009, la part des voitures âgées de plus de 10 ans en Europe occidentale a constamment augmenté pour atteindre 43 % en 2016. En France, pour un véhicule acheté neuf, presque trois sont acquis d'occasion, contre deux seulement en 1990. L'âge moyen des véhicules y est passé d'environ 6 ans en 1990 à environ 9 ans aujourd'hui. C'est le même chiffre en Allemagne. Et il est de 17 ans en Pologne. Cette réalité sociale de l'usage de l'automobile ne se lit pas dans les catalogues qui ne vantent que les modèles plus récents.

Alors que la crise climatique est démontrée et dénoncée depuis des années, les pollutions créées par la circulation automobile sont toujours en augmentation. En plus du vieillissement du parc automobile en circulation, c'est la conséquence du fait que les nouveaux modèles mis en vente contribuent encore largement à l'émission de gaz à effet de serre. En cause, l'augmentation du poids de chaque voiture qui nécessite de plus en plus d'énergie pour les faire « rouler », des voitures de plus en plus hautes comme les SUV à inspiration sportive qui consomment plus de carburant. En cause aussi des voitures plus chères et plus puissantes, vendues pour une moitié aux entreprises et aux compagnies de location, le reste à la fraction de la population la plus riche et la plus âgée.

2. Un usage contraint de l'automobile

Les spécialisations de territoire, l'augmentation des distances domicile travail, la suppression des services publics de proximité et la dégradation des services de transport collectif rendent de plus en plus contraint l'usage de la voiture individuelle, principalement dans les zones rurales et périurbaines.

Pour se rendre à leur travail, les salariés utilisent principalement leur voiture, conséquence de la division sociale et géographique du travail.

En France, parmi les différentes catégories professionnelles, ce sont les ouvriers qui utilisent le plus leur voiture : 78 % d'entre eux. En revanche, les cadres (63 %) utilisent le moins leur voiture, disposant des zones d'emploi et d'habitation les mieux desservis par les transports en commun. Preuve que l'utilisation de la voiture est bien une obligation pour les ouvriers qui n'ont pas les possibilités de choisir leur mode de transport.

L'éloignement en augmentation des lieux d'habitation et de travail crée des situations de plus en plus difficiles : 14 % des salariés, soit 3,3 millions de personnes, prennent chaque jour leur voiture pour se rendre sur leur lieu de travail situé à plus de 25 kilomètres de leur domicile.

Dans les territoires faiblement urbanisés, prendre sa voiture pour aller travailler est le quotidien de plus de huit salariés sur dix. Et ce n'est qu'une moyenne. Dans plusieurs départements à très faible

densité, moins de 2 % des salariés ont recours aux transports en commun.

Ce phénomène n'est pas en régression ! Les zones aujourd'hui faiblement urbanisées sont de moins en moins habitées par les paysans et de plus en plus par des salariés à la recherche de loyers moins chers. Les nouvelles implantations industrielles sont aussi de plus en dispersées et non accessibles par des transports collectifs. Il peut exister des usines de quelques milliers de salariés où le seul moyen d'accès possible est un moyen de transport individuel motorisé.

On n'utilise pas la voiture pour aller travailler par préférence individuelle. On y est obligé par un mode de production qui inflige à la majorité une double peine : des distances toujours plus longues à parcourir et une dégradation continue des transports collectifs. C'est pourquoi la question des transports collectifs – qui pourraient être gratuits et réorganisés en fréquence et desserte – est la condition d'une limitation de l'usage des voitures individuelles.

3. La fin des motorisations diesel d'aujourd'hui est programmée en Europe

Le scandale du *dieselgate* de Volkswagen en 2015 est à l'origine de la crise qui aboutit à la fin prévisible de ce type de motorisation, en tout cas telle qu'elle est aujourd'hui développée. Ce n'en est pas bien sûr la cause mais seulement le révélateur des pratiques de toute une industrie et la mise au clair des vrais dégâts causés depuis toujours par ce type de motorisation. Sans que cela ne doive faire oublier les émissions des moteurs à essence encore plus nocives en gaz à effet de serre. L'accusation nord-américaine visant Volkswagen avait concerné en 2015 l'utilisation d'un logiciel truqueur limitant les émissions de gaz polluants pendant les tests officiels. Les émissions réelles pouvaient être jusqu'à 40 fois supérieures. Au total 11 millions de véhicules ont été truqués : 8,5 millions en Europe et 600 000 aux États-Unis. Le scandale a coûté jusqu'à présent à Volkswagen 30 milliards d'euros en rappels de véhicules et procédures judiciaires, la plus grande part versée aux États-Unis. Un chiffre à se souvenir lorsque les mêmes patrons osent expliquer qu'ils ne peuvent pas satisfaire la moindre revendication de hausse des salaires !

Toute l'industrie automobile est impliquée. On sait maintenant que tous les constructeurs automobiles utilisent des dispositifs « autolimitant » les émissions pendant les tests. Le débat ne porte pas sur ces faits mais sur leur légalité au regard des législations différentes en Europe et aux États-Unis. C'est en tout cas ce que plaident PSA et Renault en France. Et par là même ils reconnaissent que leurs voitures en circulation réelle émettent beaucoup plus que les normes légales. Dès la révélation du scandale, les firmes automobiles ont mis en place de nouveaux filtres, augmentant les coûts de fabrication et rendant impossible la rentabilité des voitures les plus petites si elles en étaient équipées.

Les nouvelles réglementations appliquées en Europe depuis le 1er janvier 2020 devaient apurer la situation. Il n'en est rien comme le montre Transport et Environnement (appelée aussi Fédération européenne pour le transport et l'environnement) dans des travaux parus le 13 janvier 2020. Les nouveaux modèles diesel émettent jusqu'à plus de 1 000 fois plus de particules lors du nettoyage de leur filtre, opérations qui ont lieu régulièrement en ville sur une quinzaine de kilomètres en pleine circulation.

Toutes ces révélations de truquages ont fait largement connaître la nocivité des émissions des moteurs diesel s'attaquant à la santé de tous. Depuis, la chute des ventes de voitures diesel a été générale partout en Europe.

Déclin des ventes de voitures diesel en Europe, limitation de la circulation de ce type de motorisation dès maintenant dans de nombreuses villes, et mesure d'interdiction à horizon de

quelques années : tous ces facteurs se conjuguent pour aboutir à des capacités de production inemployées pour ce type d'équipement.

Ainsi en France plusieurs dizaines d'usines sont sous le coup de menaces imminentes. Au total, 5 500 emplois sont en situation critique. Les changements concernent en particulier les domaines de la fonte d'acier et d'aluminium, l'usinage et l'assemblage de pièces mécaniques spécifiques aux moteurs diesel, comme les buses d'injection ou les carters. De 10 000 à 15 000 postes industriels sont menacés à l'horizon 2030, sur les 35 000 que compte la filière automobile dans ce domaine.

Une usine de 2 000 ouvriers spécialisée dans la fabrication pour les moteurs diesel et située dans un département du centre de la France, en Aveyron, est en cours d'asphyxie. Son propriétaire, le groupe Bosch, un des principaux équipementiers automobiles mondiaux, est présent dans de nombreux autres secteurs d'activité. Si l'on pouvait envisager une reconversion d'une usine spécialisée dans une technique condamnée, ce serait bien à l'intérieur d'un groupe multi-activité de la taille de Bosch. Au contraire Bosch condamne de fait l'usine en laissant aux autorités françaises, nationales et locales, le soin de trouver d'éventuels repreneurs. En cinq ans, rien n'a été proposé ni par les uns ni par les autres. C'est un exemple du refus des firmes capitalistes de prévoir des reconversions garantissant l'emploi. Garantie de l'emploi, maintien des savoir-faire ouvriers acquis, préservation de machines pouvant être encore utiles : tout cela pose la question de l'expropriation des propriétaires actionnaires et de nouvelles socialisations garantissant des emplois et permettant des productions utiles.

Constatons que les firmes automobiles ont finalement accepté et intégré cette limitation du diesel allant vers son interdiction à court terme dans de nombreuses grandes villes européennes. Si l'étendard de la pollution permet de décréter hors d'usage des véhicules, certes particulièrement polluants, c'est un moyen au travers des chaînes de renouvellement entre véhicules d'occasion anciens, plus récents et voitures neuves d'espérer relancer ventes et productions.

Cela a été souligné en Allemagne alors qu'il était proposé de mettre à niveau des normes actuelles de vieux véhicules diesel. Entre réparer des véhicules ou bien inciter à acheter des voitures neuves seulement un peu moins polluantes, les constructeurs automobiles ont fait la pression maximum auprès du gouvernement allemand pour augmenter leurs ventes de voitures neuves. En partie financés par les pouvoirs publics, c'est-à-dire par les impôts de tous, les constructeurs automobiles ont proposé jusqu'à 10 000 euros pour la reprise des anciens véhicules diesel : c'est notamment le montant des primes proposées en Allemagne par Mercedes et… Renault. Un moyen de doper des ventes de voitures neuves qui continuent aujourd'hui d'être polluantes et de dérégler le climat. Et les mêmes voitures plutôt récentes retirées de la circulation en Allemagne sont revendues en l'Europe centrale et de l'est où elles continuent à polluer et émettre du CO_2. Le bilan global c'est plus de voitures, plus de pollution et plus de CO_2. D'où le constat de Greenpeace en Allemagne : « Les constructeurs essayent de transformer le système de tricherie sur les émissions polluantes qu'ils ont mis en place en une aubaine pour doper leurs ventes de voitures neuves – une stratégie qui continuera d'affecter le climat et d'accentuer le gaspillage ».

4. Les voitures électriques, fausse réponse à la crise climatique, vrai facteur de restructurations industrielles

La fin des moteurs thermiques est annoncée en Europe pour une génération, d'ici à 20 ou 30 ans. On peut mettre en doute les affirmations à un horizon aussi éloigné. Mais la conception, environ 5 ans, et la durée pendant laquelle un même moteur est fabriqué, une dizaine d'années, relèvent du temps long. Déjà Daimler – le groupe qui fabrique les voitures de luxe Mercedes – annonce qu'il cesse tout

travail de recherche-développement sur de nouveaux moteurs thermiques. Au total les constructeurs automobiles investiront 225 milliards d'euros dans l'électrification au cours des huit prochaines années, contre 20 milliards les huit précédentes. Un seuil est en passe d'être franchi.

Ce n'est pas la première tentative. Dès le début de l'automobile, il y a un siècle, motorisation essence et électrique étaient en concurrence. Il y a trente ans Renault mettait en place un projet pour produire à moyen terme des voitures électriques. Et il y dix ans le PDG de Renault, Carlos Ghosn, avançait des prévisions qui se sont révélées être des boniments alors que la presse et les « experts » les avaient pourtant crues. Mais cette fois-ci c'est toute une industrie qui investit dans ce domaine. Toutefois sans qu'en Europe, à l'exception de la Norvège, cela se traduise aujourd'hui par des ventes dépassant une part de 2 %.

C'est la concomitance avec les déclins annoncés des moteurs diesel puis de tous les moteurs thermiques qui ouvre maintenant cette possibilité. Mais à la condition que les pouvoirs publics financent les investissements indispensables et aident à l'achat de ces onéreuses nouvelles voitures. Des primes publiques sont en effet partout nécessaires pour trouver des clients prêts, même dans ces conditions, à acheter une voiture plus chère à l'autonomie limitée en grandeur réelle à moins de 300 km.

En septembre 2019, l'ACEA (Association des constructeurs automobiles européens, qui regroupe tous les constructeurs européens) exigeait : « les instruments de financement de l'Union européenne existants doivent être mieux exploités pour accélérer le déploiement des infrastructures, et d'autres instruments financiers doivent être ciblés pour dégager de nouvelles solutions permettant d'améliorer la couverture dans tous les États membres ».

Ces financements publics réclamés imposeront, dans le contexte des politiques d'austérité actuellement menées, des coupes au détriment des services publics qui se dégradent, notamment dans le domaine des transports collectifs. La condition du développement des voitures électriques, c'est ce toujours plus pour les voitures individuelles et moins pour les transports collectifs.

Du point de vue de la transition écologique, ce passage à la voiture électrique est une forme de « greenwahsing » (écoblanchiment). Tout au long du cycle de vie, de l'extraction y compris par le travail des enfants des matériaux nécessaires aux batteries, à la fabrication, puis à l'usage des voitures en circulation et enfin au traitement des déchets, voitures thermiques et électriques se valent en termes d'émissions de CO_2. Un peu plus, un peu moins, et incontestablement plus pour les voitures électriques lorsque l'énergie électrique est fournie par des centrales au pétrole ou au charbon.

Les voitures électriques Tesla, celles qui sont plus vendues dans le monde, disposent d'une autonomie de 500 km, avec des batteries pesant plus d'une demi-tonne dans chaque véhicule. Comme tout poids supplémentaire nécessite plus d'énergie pour se déplacer, bonjour le gaspillage qui peut devenir intolérable si le nombre des acheteurs de véhicules électriques augmente.

En termes de bilan global, une partie des émissions polluantes, liées à tout le cycle de vie d'un véhicule, est seulement déplacée hors des grands lieux de circulation automobile. Cachez cette pollution qu'il ne faut plus voir, mais aucun impact pour le climat !

En revanche, ces changements vont entraîner de réelles et profondes restructurations dans toute l'industrie automobile et sa chaîne de valeur.

Aux États-Unis même, Tesla est devenue en vingt ans la première entreprise de véhicules électriques au monde avec 250 000 voitures vendues en 2019 au prix moyen de 50 000 dollars. Un objet de luxe

pour riches ! Faisant, selon des méthodes du début du XX^{e} siècle, la chasse aux militants syndicaux dans l'usine de Fremont en Californie, sa capitalisation boursière dépasse maintenant celle de Ford et de GM, alors que la firme vend vingt fois moins de voitures. Phénomène de spéculation bien sûr mais qui traduit l'avidité des spéculateurs à croire en ce nouvel eldorado que pourraient constituer les voitures électriques. Préserver le climat est le dernier souci de ces boursicoteurs !

Au cœur même de la filière, le démembrement de la production d'automobiles entre constructeurs, équipementiers et sous-traitants va s'amplifier. Aujourd'hui selon des chiffres fournis par l'équipementier Valeo, la valeur ajoutée obtenue au cours de la chaîne de production d'une automobile se partage entre 80 % pour les équipementiers et 20 % pour les constructeurs. Le phénomène va encore s'accentuer avec les véhicules électriques dont la batterie produite à l'extérieur de la filière automobile représente, à elle seule, 30 % de la valeur totale du véhicule.

Le mouvement ouvrier est concerné par ces changements car ils entraînent aussi un démembrement de la force de travail à l'œuvre depuis des dizaines d'années. À titre d'exemple, il était rappelé lors de la grève de General Motos de l'automne 2019 qu'une voiture sortie des chaînes de montage de GM était composée de 30 000 pièces différentes provenant de centaines d'entreprises différentes, fournisseurs, équipementiers et sous-traitants.

Alors que des gains de productivité sont de plus en plus difficiles à obtenir – même à coups d'exploitation accrue des salariés –, un passage au véhicule électrique moins compliqué à fabriquer est un moyen de les trouver. Une voiture électrique comporte moins de pièces mécaniques en mouvement, certaines études l'évaluent à 6 fois moins, par rapport à un modèle thermique traditionnel. Cela implique une quantité de travail moindre.

Le patron de Volkswagen a précisé : « Il faut ouvrir un débat franc et ouvert sur les conséquences de la mobilité électrique. Car la réalité, c'est que fabriquer un véhicule électrique demande un tiers d'efforts et de dépenses de moins que son équivalent thermique, nous devrons opérer des suppressions de postes ». L'annonce qu'un véhicule électrique nécessite un tiers de force de travail en moins laisse prévoir des suppressions d'emplois encore plus massives. Aucune fatalité à cela, sinon les exigences du profit. Alors que la production d'un bien avec une quantité de travail moindre pourrait permettre une massive réduction du temps de travail, les restructurations annoncées sont un prétexte pour menacer de supprimer des emplois et créer dès maintenant un sentiment de peur pour affaiblir les résistances ouvrières.

5. Trouver le chemin des résistances victorieuses

Dix ans après la crise de 2008 l'industrie automobile mondialisée a restauré ses profits et se retrouve aujourd'hui devant une nouvelle crise qui commence.

La filière automobile demeure l'un des moteurs de l'économie capitaliste [2]. Tout au long de la chaîne de production, de multiples branches sont mobilisées dans les domaines de l'extraction des matières premières, de la métallurgie, des fonderies, de la mécanique, de la chimie et des matières plastiques, de l'électronique et aujourd'hui des nouvelles techniques de l'information. Tout au long du processus, de la plus-value est extraite du travail humain qui y est incorporé. Et en aval les constructeurs automobiles vendent-échangent près de cent millions d'automobiles finies sorties de chaîne à un prix moyen de 20 000 euros environ l'unité. Aucune autre filière concentrée dans l'économie capitaliste ne fait « mieux ».

De nouveaux intervenants comme les GAFA et leurs émules Uber ou Tesla rôdent attirés par les gisements de profits que pourrait entraîner leur participation à cette pépite. Comme fournisseurs de

luxe ou comme concurrents. Déjà dans le domaine de la voiture électrique Tesla a pris de l'avance sur Ford et General Motors. Dans le domaine de la voiture autonome sans chauffeur, la firme qui a développé le plus d'expérimentations en vraie grandeur sur les routes des États-Unis est Google. Aujourd'hui cette voiture autonome est un leurre au sens où l'horizon de sa possible généralisation est encore imprévisible mais indique une direction de développement. La voiture dite autonome requiert en fait une digitalisation minutieuse de tout l'environnement routier et un guidage encadré par des satellites. Toutes opérations que Google ou autres Uber veulent privatiser. Leur projet c'est de privatiser et de rendre profitable l'occupation de l'espace urbain en complément de la production de voitures individuelles. Vous avez aimé les taxis Uber, vous adorerez les robots taxis que celui-ci rêve de mettre sur le marché.

Autre concurrent en formation, l'industrie automobile chinoise a pris de l'avance en termes d'exploitation des terres rares, de conception, de fabrication et de ventes des voitures électriques. Alors que les firmes capitalistes européennes, nord-américaines et japonaises se sont jusqu'à présent développées en Chine en partenariat avec des firmes chinoises sur la base d'une copropriété moitié-moitié assurant un partage des bénéfices, ce rapport de forces se modifie dans le domaine des véhicules électriques où l'industrie chinoise peut devenir leader. L'oligopole qui structure au plan mondial la filière depuis la moitié du XX^{e} siècle n'avait pas été remis en cause par la ruée de tous vers la Chine lors de la dernière décennie. Mais aujourd'hui les rapports de force commencent à bouger dans un contexte de guerre commerciale avivée entre la Chine et les États-Unis.

L'aiguisement de la concurrence et les montants des investissements à mobiliser dans ce contexte sont la cause des restructurations en cours, la fusion annoncée entre Fiat Chrysler FCA et PSA étant la plus récente. Les méga-fusions entraînant toujours des méga-suppressions d'emplois. Ce constat est encore renforcé par la nature de la crise qui vient.

Vu le poids de l'industrie automobile dans l'appareil de production capitaliste, les changements qui s'annoncent auront des conséquences sur l'organisation du travail et les capacités de riposte ouvrières au-delà de la filière automobile elle-même. L'industrie automobile n'est plus depuis les années 1980 la référence qu'elle avait pu être grâce à des luttes victorieuses construisant une unité entre les diverses nationalités et classifications ouvrières. La tactique patronale mise en œuvre depuis a cherché à briser solidarités et collectifs de travail. C'est la présence sur une même chaîne de montage des usines PSA ou Renault de jusqu'à 80 % d'intérimaires aux salaires, garanties et employeurs différents. En Italie c'est la division entre ceux restant dans l'usine et ceux au chômage dépendant de la *cassa integrazione*. Et aux États-Unis c'est l'embauche des nouveaux et nouvelles à un salaire inférieur de moitié à celui des plus anciens.

Mais il est des signes encourageants. Contre la précarité et pour l'égalité salariale entre toutes et tous dans les mêmes usines, la grève de plusieurs semaines des ouvriers de General Motors à l'automne 2019 a démontré la permanence d'une résistance ouvrière, même avec un syndicat à direction bureaucratisée et corrompue [3].

Les résistances qui se font jour en Europe contre les dégâts de l'automobile et pour une priorité réelle à des transports collectifs gratuits peuvent porter une dynamique anti-capitaliste. Mais force est de reconnaître qu'aujourd'hui elles ne rencontrent pas – ou trop rarement – les résistances des travailleuses et travailleurs de l'automobile face au même capital qui les exploite et saccage la planète. La tâche indispensable devant nous c'est bien d'œuvrer à cette convergence.

Jean-Claude Vessillier

P.-S.

• Inprecor n° 670-671 janvier-février 2020. 15 janvier 2020 :http://www.inprecor.fr/article-Les-constructeurs-automobiles-ne-veulent-pas-répondre-à-la-crise-climatique---ils-veulent-sauver-la-voiture-individuelle?id=2323

• Jean-Claude Vessillier, statisticien retraité et ancien syndicaliste de Renault, est militant du Nouveau parti anticapitaliste (NPA, France) et de la Quatrième Internationale. Il participe au site web du NPA consacré à l'automobile (« www.npa-auto-critique.org »).
Cet article est issu d'une contribution de l'auteur au séminaire écologique de l'Institut international pour la recherche et la formation (IIRF-IIRE) d'Amsterdam qui aura lieu en février 2020. Les données fournies sont consultables avec leurs sources sur « www.npa-auto-critique.org »

Notes

[1] André Gorz, publié en 1973 dans la *Gueule ouverte*, accessible sur : http://carfree.fr/index.php/2008/02/02/lideologie-sociale-de-la-bagnole-1973/

[2] Winfried Wolf, ESSF (article 50895), L'industrie automobile sera au cœur de la crise économique à venir.

[3] Chris Brooks et Jane Slaughter https://www.labornotes.org/author/4082/content. Traduit en français sur www.npa-auto-critique et disponible sur ESSF (article 52159), Etats-Unis (automobile) : Reprise après six semaines de grève chez General Motors.