

Europe Solidaire Sans Frontières > Français > Monde > Economie (Monde) > Automobile, transports (Monde) > **Une nouvelle phase - Fiat et Renault : grandes manœuvres dans l'industrie (...)**

Une nouvelle phase - Fiat et Renault : grandes manœuvres dans l'industrie automobile mondialisée

lundi 27 mai 2019, par [NPA Auto critique](#) (Date de rédaction antérieure : 27 mai 2019).

Depuis dix ans, la concurrence s'était stabilisée au sein de l'industrie automobile mondialisée et avait permis d'augmenter partout les profits des principales firmes qui n'ont cessé d'augmenter leurs productions mondiales de voitures. Aujourd'hui, une nouvelle phase de restructurations s'ouvre.

Rien de plus classique que cette alternance de phases dans une industrie capitaliste. Le nouveau tient aux facteurs qui sont à l'origine de cette situation.

En Europe la fin du moteur thermique est annoncée pour les environs de 2040.

Même si cette date, reprise par les gouvernements et des constructeurs comme Volkswagen, n'a pas de valeur contraignante, elle indique une tendance. Les dégâts occasionnés par la circulation automobile des moteurs thermiques sont de moins en moins acceptés et les limitations de son usage se généralisent dès maintenant dans la plupart des grandes villes européennes. L'approvisionnement en pétrole est d'autre part de moins en moins sécurisé. C'est pourquoi les firmes automobiles cherchent des alternatives au moteur thermique - essence ou diesel. Autre facteur bousculant les équilibres de ces dix dernières années : l'irruption des GAFAs et autres nouvelles firmes extérieures au secteur automobile dans le contrôle électronique des voitures pour aller à plus ou moins long terme vers la « voiture autonome »

Même si les firmes automobiles essaient et essaieront de retarder ces changements afin de profiter le plus longtemps possible de leurs investissements, elles cherchent dès maintenant à sauvegarder l'essentiel, à savoir la production de voitures individuelles, domaine dont elles maîtrisent une grande part de la chaîne de valeur. Cela implique dès maintenant de nouveaux investissements dans ces nouvelles techniques de motorisation et une nouvelle course aux économies réalisées au détriment des salariés pour les financer.

Les premiers signes annonciateurs de cette nouvelle phase de l'industrie automobile mondialisée sont apparus avec le désengagement des firmes nord américaines du continent européen : General Motors a vendu sa filiale Opel à PSA et Ford après s'être débiné de l'usine de Blanquefort vient d'annoncer la suppression de 5 000 emplois en Allemagne. Et GM a annoncé en novembre 2018 la suppression de 15 % de ses effectifs en Amérique du Nord.

Aux Etats Unis le 3^e grand constructeur est Chrysler -Fiat.

Le groupe FCA, né du rachat de Chrysler par Fiat en 2009 est confronté aux mêmes difficultés. Il est toujours sous la propriété capitaliste de la famille Agnelli, la propriétaire historique de Fiat. La presse financière internationale indique depuis plusieurs mois que FCA cherche à être racheté ou

partagé. PSA a semblé être longtemps le candidat le plus sérieux. Mais c'est Renault qui a finalement été choisi pour ouvrir officiellement des négociations.

La proposition de Fiat vise à une fusion complète, 50 %-50 % en terme de capital avec Renault. Entre cette proposition et un éventuel accord final il y aura des tractations compliquées dont l'issue n'est pas aujourd'hui prévisible. Bien sûr, Macron et le gouvernement français sont impliqués dans la négociation, eux qui ont choisi il y a seulement quelques mois le nouveau président de Renault. En Europe et en Amérique du Sud, Fiat et Renault produisent et vendent des voitures directement concurrentes : la casse sociale y serait maximum.

Toujours plus avec 15 millions de voitures par an.

Ghosn en attente de jugement au Japon, Nissan bloquant une fusion avec Renault, et celui-ci prenant à revers son associé pour négocier une fusion avec Chrysler-Fiat : c'est un scénario à la Dallas révélateur des pratiques d'un capitalisme brassant des milliards d'euros et de dollars à partir de l'exploitation bien réelle des salariéEs dans des centaines d'usines.

Jusqu'à maintenant on assénait, sans guère de preuves, que le minimum pour être parmi les très grands groupes automobiles mondiaux était de produire dix millions de voitures par an. La casse sociale comme dans toute restructuration ou fusion est certaine. Elle imposerait une résistance à leurs plans non pas fondée sur un repli chauvin de « défense de son industrie nationale », mais sur une coordination se fondant sur les traditions de solidarité et de luttes encore vivantes chez Renault et chez Fiat, dans leurs pays historiques la France et l'Italie.

La fin possible du moteur thermique est manifestement l'occasion pour les firmes automobiles d'aller encore plus loin dans leurs restructurations. Des investissements dans les véhicules électriques sont à l'ordre du jour. Moins de pollution directe sur les voies de circulation mais pas de conséquences positives pour le climat selon toutes les études indépendantes des constructeurs automobiles. Et bonjour le progrès lorsqu'il s'agit de substituer au pétrole l'extraction des terres rares indispensables aux batteries avec le travail des enfants comme l'a dénoncé Amnesty International.

Laisser faire cette industrie automobile mondialisée c'est aller toujours plus loin vers la concentration, l'exploitation accrue des salariés, et plus de dégâts pour la planète, car visant à produire toujours plus de voitures individuelles. Toujours plus de déplacements avec toujours plus de voitures individuelles essence, diesel, hybrides, électriques ou à hydrogène alors que les transports collectifs entraînent moins de dégâts pour notre santé et le climat ! Au moment où pour cause d'urgence électorale Macron organisait son « conseil de défense écologique », la suppression de la ligne de fret quotidienne par chemin de fer Perpignan Rungis était discutée pour le 30 juin. Avec comme conséquence la circulation de 20 000 camions supplémentaires à l'année.

Les grandes manœuvres qu'organisent aujourd'hui quelques méga firmes automobiles rendent plus actuelle la question de leur expropriation afin de produire pour le bien commun et non pour le profit de quelques uns.

NPA Auto Critique

P.-S.

• NPA Auto Critique, 27 mai 2019 ;

<http://www.npa-auto-critique.org/2019/05/flat-et-renault-grandes-manceuvres-dans-l-industrie-automobile-mondialisee.html>