



Sommaire

- ✓ Normandie : le combat pour la filière automobile
- ✓ Retour sur la crise (N°4) - Denis Durand

page 2/3/4
page 5/6

En Normandie, la filière automobile c'est près de 70 000 emplois chez les constructeurs, les équipementiers, les fournisseurs, les prestataires de services en plus de 70 sites. Elle est menacée par les politiques du pouvoir et du patronat, par la crise de leur logique capitaliste.

Il faut défendre cette filière!

**ARRÊTONS LA CASSE DE L'EMPLOI
DANS L'AUTOMOBILE
DEVELOPPONS UNE INDUSTRIE AUTOMOBILE
DURABLE ET CREATRICE D'EMPLOIS !**

Jacky HENIN

Député Communiste Français au Parlement Européen de la circonscription Nord-Ouest
Basse et Haute Normandie - Picardie - Nord Pas de Calais

L'emploi et l'activité dans l'industrie automobile, vont mal. Faute de pouvoir d'achat suffisant et d'accès au crédit du fait de la crise financière, les consommateurs ne renouvellent pas leur véhicule ou préfèrent se tourner vers des automobiles low cost produites hors Zone Euro. Les mesures de fiscalités dites écologiques ont été prises sans travailler à une véritable ambition industrielle.

Les succès mondiaux de Renault-Nissan, de PSA, rapportent à leurs actionnaires sans qu'il y ait de retombées positives en matière d'emplois ou de rentrées fiscales pour les collectivités publiques de notre pays. La politique monétaire pratiquée par la Banque centrale européenne, aggrave fortement cette situation.

Par le chantage aux délocalisations et la mise en concurrence des salariés des différents sites nationaux, européens et internationaux, les groupes automobiles font pression sur les salaires, les conditions et le temps de travail, les exonérations fiscales.

C'est pourquoi, il est temps de mettre en place une taxation anti-dumping salarial, social, écologique et fiscale, sur les véhicules et les équipements importés.

Les exigences en termes d'écologie et de sécurité, les changements de mode vie et de structures familiales, font qu'il y a urgence à investir pour inventer et produire les automobiles de demain, répondant aux nouveaux besoins humains en termes de déplacement.

La France n'est plus que le jouet des stratégies financières des grands groupes qui opèrent sur son territoire et qui détruisent des dizaines de milliers d'emplois industriels qualifiés. Notre pays ne

peut avoir comme seul horizon les services financiers à haute valeur ajoutée, les services à la personne et le tourisme.

Pour Sarkozy, pour les patrons l'équation est simple : les salaires et l'emploi sont les variables à ajuster vers le bas, pour continuer à tirer les dividendes aux actionnaires vers le haut. Alors que le chômage technique se développe, que les intérimaires se retrouvent à la rue, les directions des constructeurs automobiles persèverent dans leurs politiques de rachats de leurs propres actions au seul profit des marchés financiers.

Je considère qu'il y a au contraire besoin d'une industrie automobile en France, allant des équipementiers aux bureaux d'étude, en passant par les centres d'assemblage, si on veut avoir une politique industrielle répondant aux besoins des populations et créatrices d'emplois stables et de qualité. Je propose que toute aide de l'État aux constructeurs et aux équipementiers soit subordonnée à la sauvegarde et aux développements de l'emploi, de la formation et de la recherche.

Les banques doivent être réquisitionnées dans le cadre d'un pôle public afin de mener les politiques de crédits nécessaires pour faire que l'industrie automobile crée des emplois en France et des rentrées fiscales pour les collectivités locales au lieu de délocaliser, de précariser, de surexploiter les salariés et d'enrichir les rentiers de la finance.

Fondamentalement, sauver l'industrie automobile française passe par une augmentation substantielle des revenus des familles et une sécurisation de l'emploi.

Les 5 orientations défendues par les parlementaires communistes **JACKY HENIN, THIERRY FOUCAUD, JEAN PAUL LECOQ, DANIEL PAUL** lors des États généraux de l'automobile le 20 janvier organisés par le gouvernement

Dans la crise capitaliste actuelle, **les grands groupes de l'automobile, comme tous les groupes industriels, maintiennent leur objectif central : la rentabilité financière pour leurs actionnaires.** Pour l'atteindre, ils sont prêts à poursuivre les délocalisations de productions, comme à se lancer dans des opérations de croissance externe pour s'accaparer des parts supplémentaires du marché.

Pour autant, la violence de la crise actuelle est telle que les groupes ne peuvent ignorer la volonté des États, dès lors que celle-ci s'exprime avec suffisamment de force !

Voilà pourquoi il faut que les salariés et la population se fassent entendre, d'autant que dans notre pays les aides publiques sont significatives et le marché de l'automobile important...

En France et plus généralement en Europe de l'Ouest, les conditions sont réunies pour que continue d'exister et se développe une puissante industrie automobile.

1) DES AIDES PUBLIQUES QUI DOIVENT FAVORISER LA PRODUCTION

Les chiffres des constructeurs montrent qu'en 2008 le marché de l'automobile a mieux résisté en France que dans les autres pays européens. C'est sans doute le résultat du bonus-malus qui a poussé à l'achat de petits et moyens véhicules plus sobres et moins émetteurs de CO₂. Mais ces véhicules sont essentiellement fabriqués hors de l'hexagone, parfois hors zone euro et hors Communauté Européenne.

Ainsi, un effort financier public aboutit à favoriser les importations de véhicules au détriment de la filière présente sur notre territoire. Cet effort, au-delà de favoriser un objectif écologique, a abouti à préserver la trésorerie et la rentabilité des groupes mais pas l'industrie en France.

On peut craindre que la prime à la casse,

payée par les contribuables, et les aides apportées par les constructeurs – payées par les « économies » réalisées à coups de chômage technique et d'interruptions de production – n'alimentent les mêmes évolutions.

Les conditions de l'octroi de ces aides sont donc essentielles afin qu'elles servent le maintien et le développement de la filière en France et non les importations et les trésoreries des groupes.

2) AUX ACTIONNAIRES DE PAYER LE CHOMAGE PARTIEL

Chaque semaine, tombent des décisions de chômage technique, de suppressions d'emplois intérimaires, d'arrêt de fabrication sur différents sites de fabrication. Ces décisions frappent le pouvoir d'achat des salariés, avec toutes les conséquences sur des bassins d'emplois où la filière automobile est très récente.

Dans le même temps, les objectifs de marge pour 2009 ne seraient pas respectés, mais des dividendes, eux, seront quand même versés aux actionnaires !

Nous demandons, comme l'avait fait Jean Paul LECOQ, député de Seine-Maritime lors de l'audition de Carlos Ghosn à l'Assemblée Nationale et conformément à la proposition de loi déposée par Alain BOCQUET, député du Nord et tous les députés communistes, que les compensations de salaires pour les travailleurs victimes du chômage partiel soient prioritaires dans la répartition des profits et que les pertes subies soient intégralement compensées.

3) CONSTRUIRE L'AVENIR DE LA FILIERE AUTOMOBILE EN France

Les restructurations qui affectent l'industrie dans le cadre de la crise du capitalisme mondialisé, menacent la filière automobile. Dès lors, moins que jamais, il ne saurait être question de « laisser faire » le marché.

Au fil des années, les grands groupes se sont mondialisés ; au prétexte de « localiser » des productions auprès de marchés émergents. Ils ont, en fait, délocalisé vers des pays à bas coûts en limitant nos régions aux modèles de moyenne et haute gammes.

Or, ce sont ceux-ci qui sont aujourd'hui en difficulté.

Les problématiques environnementales favorisent aussi les petits modèles !

Lors de son audition par l'Assemblée nationale, Carlos Ghosn s'était élevé contre toute perspective de fabriquer du « low cost » en France ! Mais comment prétendre que les délocalisations n'ont concerné que du « low cost » en France ? et les rabais actuellement consentis sur des véhicules vendus en France, mais fabriqués à l'étranger, donnent une idée des marges que permettent les délocalisations !

La question est donc de (re)construire en France, au plus près des marchés, les gammes de véhicules correspondant aux attentes des consommateurs : c'est une question de cohérence économique mais aussi de politique industrielle conforme à nos traditions et à l'évolution du marché français. Bien évidemment, cela concerne les sites et intègre les équipementiers et sous-traitants essentiels à la filière.

Le projet de Renault de développer à Flins un petit véhicule électrique, outre qu'il répond à la nécessité de diversifier les motorisations et de répondre aux exigences environnementales, confirme la pertinence d'une telle évolution.

Dès à présent, il faut arrêter tous les plans de suppressions d'emplois et mettre en œuvre les formations et investissements nécessaires.

4) UNE FORTE INTERVENTION DE L'ÉTAT ET DE L'EUROPE

On ne saurait laisser au marché et à ses objectifs de rentabilité financière, le soin d'impulser des recherches aussi stratégiques : les motorisations, les carburants, les composants, les matériaux, qui sont au cœur d'une politique industrielle nationale.

Intervention de l'État, car la cohérence d'une filière pose aussi les questions de formation et d'aménagement du territoire.

Une part plus importante des profits doit aussi être consacrée par les groupes à la Recherche et Développement, à la formation des salariés, à la cohésion de la filière incluant les sous-traitants.

En ce sens l'État doit disposer, dans le capital de Renault, d'une minorité de blocage lui permettant d'intervenir efficacement.

Au moment où aux USA et dans le sud-est asiatique des moyens considérables sont mis en œuvre, l'absence ou l'insuffisance de l'intervention européenne pour renforcer la filière automobile et la politique industrielle qui l'entoure, serait suicidaire pour le secteur et contradictoire avec les attentes de nos concitoyens à l'égard de l'Europe.

5) DES DROITS NOUVEAUX POUR LES SALARIÉS

Moins que jamais l'industrie automobile ne doit dépendre des seuls choix des actionnaires

L'importance de l'industrie automobile sur nos territoires, le nombre de salariés, les ressources qu'elle apporte aux collectivités et les aides qui lui ont déjà été versées justifient que salariés et élus participent aux décisions.

Un plan d'urgence pour sortir de la crise

Au delà du secteur automobile, l'ensemble de notre pays et du monde est frappé par la crise du capitalisme.

N. Sarkozy dit vouloir « moraliser » ce système. Autant vouloir apprivoiser un requin!

Il faut commencer tout de suite, à changer en profondeur cette logique.

Les communistes proposeront en ce sens de:

- Sécuriser l'emploi et les salariés,
- Relever les salaires et le pouvoir d'achat
- Relancer les services publics et l'investissement
- Contrôler et réorienter les banques

Pour des raisons indépendantes de notre volonté la Lettre du RAPSE a été interrompue depuis la mi-décembre. Nous reprenons le fil de l'analyse de Denis Durand sur la crise et les solutions que nous proposons.

Retour sur une crise (N° 4)

Denis Durand

LES DIFFERENTES PHASES DU CAPITALISME.

Les cycles de Kondratieff

Il y a eu une crise de sur-accumulation en 1991 aux États-Unis et 1993 en Europe, après une brillante reprise des années 90. Puis une nouvelle crise de sur-accumulation matérielle en 2001- 2002 aux États-Unis, un peu chez nous, avant le 11 septembre et une récession aux États-Unis avec : suppressions d'emplois, faillites d'entreprises et ensuite une reprise. On est dans une reprise depuis les années 2003-2004. Aujourd'hui, si cela se passe comme la dernière fois, on peut penser que la prochaine récession est plutôt programmée pour 2011-2012. Sauf si la crise actuelle, les turbulences financières précipitent l'échéance. Ce n'est pas impossible. Mais en tout cas il y aura une récession au plus tard au début de la décennie prochaine. Ça se sont les crises cycliques qui durent une dizaine d'années et qui continuent d'exister de nos jours. Mais ce que Kondratieff a observé c'est que ces petites crises d'une dizaine d'années s'enroulent en quelque sorte autour d'une grande crise qui dure une soixantaine d'années. Pendant 30 ans les reprises sont plus fortes, l'emploi se développe bien, les petites crises cycliques sont moins violentes et on a des périodes d'expansion de l'accumulation du capital avec une très forte augmentation de la rentabilité. Exemple classique c'est les 30 glorieuses entre les années 40 à 60 en Occident. Et après on a une période qui dure aussi une trentaine d'années pendant laquelle les difficultés reviennent. Les crises cycliques sont plus fortes, le chômage augmente structurellement, durablement et on a comme exemple la Grande dépression des années 30 ou la période dans laquelle nous sommes entrés depuis le milieu des années 60.

Le capitalisme de monopole

Première remarque, ce sont des choses qui sont toujours valables. On peut retracer le calendrier depuis l'époque de Napoléon en France. La deuxième chose que l'on a observée à propos de ces cycles longs analysés par Nicolas Kondratieff, c'est que pour sortir de ces

périodes de cycles longs, il faut des transformations structurelles du système. Par exemple l'émergence du capitalisme de monopole où les gros capitalistes exploitent et captent une partie des profits réalisés par les petits. C'est de cette façon que le système est sorti de la crise et qu'il a traversé la fin du XIX^e siècle. Pendant le dernier quart du XIX^e siècle, il y a eu une période de dépression qu'on a appelé la Grande dépression. On s'en est sorti avec la montée des énormes trusts financiers, surtout aux États-Unis. Ce qu'on a appelé les « barons brigands », les Morgan, les rockfellers ; qui ont constitué les premières multinationales en quelque sorte.

Le capitalisme monopoliste d'État

Et c'est en se restructurant comme ça que le capitalisme a pu connaître un nouvel essor jusqu'à la veille de la guerre de 14, qui elle-même a débouché sur une crise dans les années 20 avec la dépression de 29 et de tout ce qui a suivi. Et pour sortir de cette nouvelle crise, le capitalisme de monopole a été obligé de se transformer à son tour pour entrer dans la phase de prospérité suivante.

Quelles sont les transformations qu'il a opérées à cette époque ?

C'est une intervention massive de l'État beaucoup plus massive qu'avant :

- ✓ Nationalisation de certaines entreprises privées comme les chemins de fer en France en 1936 qui a donné la SNCF.
- ✓ Politique de grands travaux comme Roosevelt aux États-Unis à partir de 1933,
- ✓ Nationalisations de banques comme la BNP et le Crédit Lyonnais et la Société Générale à la libération et nationalisation de la banque centrale, la banque de France en 1946.

Mais dès 1936, le Front populaire retire le pouvoir de la Banque de France aux 200 familles c'est-à-dire aux 200 membres du conseil de régence de la Banque de France.

Ça c'est l'aspect nationalisation mais il y a aussi la construction de systèmes de sécurité sociale.

S'il y a donc à cette époque une transformation, des réformes structurelles du capitalisme qui ont permis d'ailleurs des progrès sociaux considérables, les ministres communistes s'y sont associés pour certains.

Mais elles n'ont pas été une sortie du capitalisme. Les contradictions sont revenues progressivement dans les années qui ont suivi et ont conduit à la crise qu'on connaît aujourd'hui.

En période de crise, retour de la domination de la finance

Dernière remarque sur cet historique du capitalisme : ce qu'on observe dans les périodes de difficultés persistantes du capital, c'est le retour de la domination de la finance. Depuis 30 ans avec la domination de la finance, ce sont des phénomènes qui ressemblent à des choses que l'on a déjà connues. Il y a eu la Grande dépression de la fin du XIX^e siècle. Cette période-là a été aussi une période qui a connu une expansion considérable de la finance. Avec, on se le rappelle, les financiers avec des gros cigares et chapeaux haut de forme, la spéculation boursière, les scandales dont le scandale de Panama, les krachs bancaires, le krach de l'Union Générale en 1882. C'était une espèce de répétition générale de toutes les crises bancaires que l'on a connue depuis, et qu'on connaît encore aujourd'hui.

Autre exemple typique historique, c'est la crise de 1929 avec effondrement des marchés financiers et effondrement des banques, mais qui faisait suite à une phase d'expansion financière et de spéculation débridée. C'est ce qu'on a appelé les années folles.

Ce que nous sommes en train de vivre ressemble, par certains côtés, à ce qui s'est déjà passé, et le fait que la finance soit au pouvoir dans les crises du capital, ça s'explique puisque la finance est un moyen très fort de restaurer la rentabilité du capitalisme, d'obliger les entreprises à se restructurer, pour relancer la relève du taux de profit.

On comprend donc bien pourquoi la finance revient au premier plan quand le capitalisme est en crise.

Mais alors on pourrait se poser la question suivante: le cycle Kondratieff dure 30 ans de prospérité, 30 ans de marasme. Le marasme a commencé au milieu des années 60, ça fait plus de 40 ans que ça dure, la théorie n'est-elle pas fautive ?

Les théories sont toujours plus ou moins vraies, plus ou moins fausses, mais surtout il y a quelque chose de particulier dans l'époque que nous vivons. Si on regarde ces petits cycles d'une dizaine d'années qui s'enroulent sur des grands cycles d'une soixantaine d'années, ils viennent eux-

mêmes s'inscrire dans une évolution historique qui, elle, dure des siècles.

A chaque crise, quelque chose de plus

L'histoire ne se répète jamais et ce qui se passe actuellement n'est pas ce qui s'est passé avant, il y a 70 ans au moment de la crise de 1929. Et ce n'est pas la même chose que ce qui s'est passé au moment du tournant du XIX^e siècle au XX^e siècle.

C'est encore autre chose parce qu'il y a des choses qui ont mûri dans le capitalisme.

L'écologie ...

Par exemple la problématique écologique : jamais elle n'a été aussi concrète qu'elle ne l'est aujourd'hui. Je ne peux pas m'empêcher par snobisme de citer Paul Valéry, qui en 1931 a écrit : « le temps du monde fini commence ». Il était poète, il voyait avant tout le monde.

L'humanité est placée devant un problème, le capitalisme ne peut fonctionner qu'en étendant sans cesse sa sphère de domination, en transformant tout en marchandises ? C'est vrai depuis le début de l'essor du capitalisme à la sortie du Moyen Âge. Mais on arrive à un stade où l'on voit bien qu'on ne peut continuer comme ça. On a un bien commun de l'humanité qui est l'environnement qui devrait être géré, maîtrisé, contrôlé démocratiquement par tous les êtres humains.

Est-ce que c'est tous les êtres humains qui contrôlent ce bien commun de l'humanité ? Non ! C'est quelques patrons de multinationales et quelques traders dans les salles de marché qui décident si on va ouvrir des lignes de charbon, brûler du pétrole ou mettre de l'argent dans la recherche pour trouver des solutions qui permettront de donner de l'énergie à tout le monde sans réchauffer le climat de la planète.

La même chose pour l'eau, la même chose pour les biodiversités, pour le code génétique etc. Il y a donc une contradiction potentiellement révolutionnaire qui remet en cause les bases du capitalisme, la recherche de la rentabilité pour la rentabilité et qui devient concrète pour tout le monde. Ça renforce, ça fait renaître d'une certaine façon, la vieille problématique du socialisme et du communisme qu'on avait au XIX^e siècle en disant : il faut une société et une économie qui soient maîtrisées de façon consciente par les êtres humains.

Et là, on touche du doigt le problème de façon beaucoup plus moderne tout en tirant les leçons des expériences du passé. L'expérience soviétique, du point de vue écologique, n'était pas un modèle donc il ne faudra pas faire pareil.