

La triche au cœur du capitalisme

La triche révélée pour Volkswagen, loin d'être un scandale circonscrit à ce seul groupe automobile, met en cause toute une industrie mondialisée dominée par un oligopole de quelques firmes.



© High Contrast

Jean-Claude Vessillier*

L'ampleur du scandale qui frappe Volkswagen, l'un des premiers groupes automobiles mondialisés, est à la mesure de l'importance de ce secteur industriel tant du point de vue du capital investi, des millions de salariés dans des usines partout dans le monde, ainsi que des conséquences que le développement de l'automobile entraîne sur l'organisation des villes et l'environnement. Jamais autant d'automobiles n'ont été produites et n'ont circulé dans le monde qu'en 2015.

La triche révélée pour Volkswagen, loin d'être un scandale circonscrit à ce seul groupe automobile, met en cause toute cette industrie mondialisée dominée par un oligopole de quelques firmes, les mêmes depuis les années 1970. Alors que cette industrie avait connu en 2008-2009 la plus violente baisse de production depuis la dépression de 1929, la concurrence y est toujours la loi. Elle est encore plus exacerbée dans les pays où les ventes d'automobiles, au-delà des variations conjoncturelles, ne progressent plus, ce qui est le cas de l'Amérique du Nord, de l'Europe et du Japon.

La triche de Volkswagen est la marque d'une industrie capitaliste qui méprise et s'en prend tant aux salariés du secteur qu'aux populations condamnées à respirer et subir les dégâts de l'automobile. Alors que la révélation de la triche de Volkswagen éclaire pour le plus grand nombre les pratiques de firmes capitalistes en termes de destruction de l'environnement, leur recherche du profit s'applique d'abord à l'exploitation du travail. Les transformations en cours à l'usine, les services et les bureaux d'études qui appliquent partout les outils de la « lean production » (1) brisent les collectifs de travail et les garanties conquises par les salariés lors des décennies précédentes. Il convient de tenir les deux versants de la critique de cette économie capitaliste

ravageuse car les mouvements sociaux en capacité de le renverser puisent leurs forces dans cette double critique.

Le retour aux profits de l'industrie automobile mondialisée

Il y a six ans, deux des trois grands constructeurs automobiles américains, General Motors et Chrysler, se mettaient aux États-Unis sous la protection de la loi sur les faillites, PSA affichait en 2009 un déficit de 1,16 milliard d'euros et la division automobile de Renault 1,5 milliard d'euros. En 2015, jusqu'à la chute de la production observée en Chine à partir du mois de juillet et la révélation de la triche Volkswagen, le retour aux profits était général. L'Europe était devenue lors de l'après-crise le « maillon faible » du monde automobile, mais à son tour en 2015 une augmentation de la production et des ventes d'automobiles y est sensible. Toutefois, à la différence de tous les autres continents, leurs niveaux n'ont pas rattrapé ceux d'avant 2008. 12,5 millions de véhicules neufs ont été vendus en Europe en 2014 contre 16 millions en 2007. De 2007 à 2014, les ventes d'automobiles ont progressé de 20 % dans le monde et ont baissé dans le même temps de 20 % en Europe.

Si la production et la vente d'automobiles se sont mondialisées, ce sont les mêmes firmes américaines, européennes et japonaises qui dominent et amassent pour elles-mêmes les profits issus de ces activités planétaires. La concentration mondialisée du capital entre quelques firmes accompagne les bouleversements géographiques de la planète automobile. Depuis 2008, la Chine est devenue le premier pays producteur de

voitures qui sont en très grande majorité vendues dans le pays devenu aussi le premier marché mondial.

Le retour général aux profits est le résultat de cette augmentation d'activité au plan mondial, ainsi que des mesures de restructuration mises en œuvre dans les pays automobiles les plus anciens.

Lors de ces années d'après-crise, la destruction de capacités de production à coups de fermetures d'usines et de suppressions d'emplois a montré sa rationalité d'un point de vue capitaliste puisque, effectivement, les firmes ont retrouvé leurs profits. Alors que le théorème du chancelier social-démocrate allemand Helmut Schmidt annonçait que « les profits d'aujourd'hui sont les investissements de demain et les emplois d'après-demain », c'est une fable en particulier dans l'industrie automobile. Les profits retrouvés de l'industrie automobile en Europe et aux États-Unis servent d'abord à verser des dividendes aux actionnaires, ensuite à investir dans les nouveaux pays de conquête, et enfin à investir dans les plus vieux pays automobiles. Et ces investissements servent à des opérations de modernisation substituant au travail humain des machines de plus en plus interconnectées. Dans la mesure où le travail disponible n'est pas réparti entre tous, les faibles investissements d'aujourd'hui dans l'industrie automobile européenne participent à la destruction de l'emploi. Telle est bien la réalité en Europe occidentale.

La sophistication des nouvelles offensives patronales

La phase la plus brutale des fermetures d'usines est en train de s'achever maintenant que chaque constructeur, à l'exception du groupe Volkswagen, a fermé en Europe au moins une usine de plusieurs milliers d'ouvriers. L'offensive patronale n'est pas achevée pour autant. La force de travail maintenue dans les usines automobiles, qui sont encore aujourd'hui dans le monde parmi les concentrations ouvrières les plus nombreuses, est soumise à de nouveaux phénomènes de division et de démembrement. Dans le procès de production automobile se cumulent la cohabitation sur un même site de travailleurs aux statuts et salaires différents.

L'exemple vient des États-Unis. Selon les chiffres fournis par le syndicat américain de l'UAW, les travailleurs des « trois grands », General Motors, Ford et Chrysler, ayant le statut traditionnel d'avant la crise de 2007 et le salaire horaire moyen de 29 dollars ne représentent plus que 10 % de l'ensemble des salariés automobiles nord-américains. Dans les mêmes usines et sur les mêmes chaînes de ces trois groupes, les salariés nouvellement embauchés depuis 2007, avec un salaire horaire compris entre 16 et 20 dollars, représentent la moitié des salariés traditionnels. Les salariés de toute l'industrie automobile n'appartenant pas à un syndicat et donc non

couverts par des accords collectifs représentent aujourd'hui 81 % du total des effectifs salariés de la branche (2).

Ce qui est devenu une « norme » est la conséquence de la part croissante tenue par les équipementiers chez qui aux États-Unis l'immense majorité des salariés n'est pas syndiquée, et du développement des usines automobiles « transplants » implantées par notamment par Nissan, Mercedes et Volkswagen. Ces firmes ont choisi de s'implanter dans les États où les dispositions légales sont les moins favorables aux salariés avec comme résultat un salaire horaire moyen aux environs de 15 dollars, moitié moins que dans la région historique de Detroit. 25 États américains ont en effet voté une « Right-to-work law » qui limite la syndicalisation en empêchant l'adhésion automatique à un syndicat et en conditionnant la constitution d'un syndicat dans une usine à un référendum local. Les patrons ont, selon la loi de ces États, tout loisir de faire pression puisqu'ils sont expressément autorisés à exposer leur point de vue sur les conséquences d'une syndicalisation de l'entreprise. Et aux États-Unis, les constructeurs automobiles comme Volkswagen ou Nissan sont manifestement les champions de cette course au moins de protection et de droit pour les salariés.

Les nouvelles pratiques en Europe s'inspirent de ces divisions de la force de travail et de ce contournement des organisations syndicales dès qu'elles refusent l'adaptation aux nouvelles normes patronales. Le recours aux prestataires de service et aux intérimaires, aux statuts et aux salaires différents de ceux des salarié.e.s sous contrat de travail stable avec le constructeur automobile devient la règle. Lors de périodes normales d'activité, il n'est pas rare que la grande majorité des effectifs d'une chaîne de montage soit composée de travailleurs au statut d'intérimaires, premiers expulsés de l'usine en cas de baisse d'activité et soumis plus que les autres à l'arbitraire patronal. Alors que la mode patronale dernier cri est le recours au référendum auprès des salariés d'une entreprise, les intérimaires et prestataires, très présents parmi les ouvriers et les personnels d'exécution, sont exclus de ce type de consultation-chantage. Et les participants appelés à voter ne constituent donc qu'une partie déformée des collectifs de travail réellement présents dans l'usine avec une surreprésentation des cadres et des techniciens. C'est un vrai trucage patronal. La première firme automobile à l'avoir appliqué sur une grande échelle est Fiat dans l'usine Mirafiori de Turin.

En décembre 2011, le PDG Marchionne de Fiat a ainsi fait voter dans le bastion historique de Fiat la mise en place d'un nouveau contrat de travail entraînant un durcissement drastique des conditions de travail et l'expulsion de toute représentation du personnel par le syndicat de la FIOM, qui n'avait pas accepté ce diktat. Le résultat avait été de 54 % pour le oui au plan de la direction et de 45 % pour le non. Sur les chaînes de

production, les ouvriers premiers concernés par le durcissement annoncé des conditions de travail avaient majoritairement voté non. Le oui avait été faiblement majoritaire grâce aux votes de l'encadrement et des personnels employés dans les bureaux.

C'est la même arnaque qui s'est récemment déroulée dans l'usine Smart appartenant à Mercedes en France, à Hambach en Moselle : la direction y a convoqué un référendum où une majorité des votants a accepté une augmentation de la durée du travail à salaire bloqué. Mais le désaccord est profond entre le collège des ouvriers de production qui a voté à 61 % contre le projet et celui des Etam et cadres qui y est favorable à 74 %. Les ouvriers ont majoritairement refusé des mesures qui leur seront imposées sans rien à discuter, alors que les cadres auront encore la latitude de ne pas signer l'avenant au contrat de travail proposé. Sans parler des ouvriers intérimaires qui n'ont même pas eu le droit de vote et auxquels s'appliquera l'augmentation de la durée du travail (3).

Chez Renault, les 7 600 intérimaires représentent 40 % des effectifs salariés qui sont aujourd'hui de l'ordre de 20 000 sur l'ensemble de la France. Il s'agit d'un chiffre moyen car la part des intérimaires peut s'élever à 80 % sur les chaînes des usines de Flins et Sandouville. C'est bien devenu un outil permanent permettant de diviser effectivement la force de travail, d'affaiblir les syndicats toutes orientations confondues – y compris les plus soumis aux décisions patronales – et de contourner toutes les dispositions s'appliquant aux travailleurs en contrat à durée indéterminée relevant de la convention collective de la métallurgie et des accords d'entreprise. L'enjeu est bien d'accompagner la chute des effectifs salariés par la volonté de détruire les collectifs de travail qui, notamment dans l'automobile, avaient su constituer des pôles de résistance au tout pouvoir patronal.

Le scandale Volkswagen est l'occasion pour le journal *le Monde* de titrer en une du quotidien sur le climat de peur qui règne dans la firme. Il vaut mieux découvrir ces réalités tard que jamais. Il n'empêche que le déploiement de l'arbitraire patronal et d'un contrôle systématique sur les activités de chacun sont au cœur de la modernisation de la « lean production », avec l'obsession permanente du temps gagné et du chronométrage de toutes les tâches.

Depuis longtemps, Volkswagen a appris à ruser avec les lois et les contraintes qui entravent pour le patronat la réalisation des profits. L'inspirateur, en matière sociale, de l'ancien chancelier social-démocrate allemand Gerhard Schröder, fut le directeur du personnel de la firme automobile, Peter Hartz, qui donna son nom aux lois de régression sociale. Dès 2001, il appliqua le mot d'ordre « 5 000 personnes à 5 000 marks » en créant la filiale Auto 5000 où l'on gagnait moins en travaillant plus que les ouvriers de Volkswagen sous convention collective : un salaire inférieur de 20 % pour une durée

du travail supérieure proposé à des chômeurs en réinsertion professionnelle.

Et en même temps la flexibilité s'étend à tout le groupe. Alors que le temps de travail des salariés est annualisé sur une base moyenne de 35 heures hebdomadaires, les horaires de fin de journée sont flexibles en fonction du programme à accomplir. Les nouveaux employés peuvent être amenés à travailler jusqu'à 42 heures par semaine. Est mis en place un « corridor » hebdomadaire de 26 à 34 heures sans compensation salariale, les heures travaillées entre 35 et 40 heures étant payées normalement. Au début des années 2000, Volkswagen a supprimé 20 000 emplois, dont 7 800 sur les sites de production allemands, et mit près de 13 000 salariés en préretraite. C'est l'envers du décor du modèle social qu'est prétendument Volkswagen.

Mais il y a en plus les « bas-fonds », où le vertueux Volkswagen sait recourir à la corruption. En janvier 2006, Peter Hartz fut condamné à deux ans de prison avec sursis et 576 000 euros d'amende pour corruption. Il avait avoué lors de son procès avoir versé entre 1995 et 2005 près de 2 millions d'euros de primes spéciales pour des responsables du comité d'établissement afin de « financer soirées, prostituées et voyages pour les représentants du personnel » (4). Peter Hartz avait alors expliqué vouloir s'assurer la paix sociale. Cela, c'est la corruption « soft » version Europe occidentale.

Au Brésil, la répression dont Volkswagen s'est montrée responsable et complice est autrement plus violente. Le 22 septembre 2015, à São Paulo, un collectif d'organisations syndicales, de victimes et de défenseurs de droits humains a déposé une plainte contre le constructeur automobile allemand pour son implication dans la répression lors de la dictature militaire, qui a duré de 1964 à 1985. Selon la plainte, plusieurs travailleurs de Volkswagen auraient été emprisonnés et battus sur leur lieu de travail pendant les années où la répression était la plus brutale au Brésil, et ce sous la surveillance et avec la participation du personnel de sécurité de Volkswagen. La plainte reproche aussi au constructeur d'avoir licencié les travailleurs considérés comme des opposants, d'avoir dressé des « listes noires » et transmis des rapports sur ses travailleurs aux organes de répression de la dictature. La plainte s'appuie sur des archives et des témoignages de victimes réunis par la Commission de vérité, installée en 2012 pour faire la lumière sur les exactions commises pendant les années de dictature.

Volkswagen est aujourd'hui sur le devant de la scène. L'alliance Renault-Nissan dirigée par Carlos Ghosn n'est pas en reste, comme l'illustre le témoignage apporté en France par des ouvriers de l'usine transplant de Nissan à Canton dans l'État du Mississippi aux États-Unis. Dans cette usine de 6 000 travailleurs, dont 87 % sont afro-américains, les conditions de travail qu'ils décrivent sont celles qui sont décriées en Inde ou au Bangladesh.

« Nous travaillons 6 jours sur 7 et certains d'entre nous travaillent 7 jours sur 7 pendant 10 à 12 heures. Les conditions de travail sont précaires et cela conduit à de nombreux accidents de travail ». La direction de l'usine utilise toutes les facilités de l'État du Mississippi pour empêcher la création de syndicats et faire chasse aux sorcières parmi les salariés (5).

Les changements technologiques à l'œuvre bouleversent les rapports de forces entre constructeurs et équipementiers

Le temps où les constructeurs automobiles incluaient sur un même site l'ensemble des tâches depuis le traitement des tôles fournies par la sidérurgie jusqu'à la fabrication des moteurs et la mise en place des accessoires de finition est révolu. Les équipementiers contribuent de plus en plus à la production des voitures, leur part dans la valeur ajoutée d'une automobile étant passée de 70 % à 80 % entre 2000 et 2015. Et à l'intérieur de cette part en augmentation, l'électronique embarquée devrait représenter 50 % de la valeur ajoutée d'une voiture d'ici à 2020, contre 30 % actuellement.

Cela entraîne un vaste mouvement de restructuration mondialisée. La firme allemande Continental est le deuxième équipementier mondial alors que Bosch, le fournisseur du logiciel pirate de Volkswagen, a vu son chiffre d'affaires passer de 28 milliards d'euros en 2007 à 40 milliards en 2014. Les 3 principales entreprises françaises – Valeo, Faurecia et Plastic Omnium – y jouent en grands acteurs capitalistes du secteur, avec une rentabilité affichée supérieure à celle de PSA et Renault en Europe. Cette rentabilité plus élevée s'observe pour tous les grands équipementiers mondiaux. C'est le cas par exemple du français Valeo, qui a vu ses marges passer de 3,6 % en 2007 à 6,6 % en 2013. Dans cette bataille pour se partager les parties les plus profitables de la production de voitures, les firmes automobiles historiques sont donc aujourd'hui confrontées à de nouveaux concurrents, signe du changement en cours des rapports de forces entre fournisseurs et constructeurs automobiles.

Ce procès est de moins en moins bien maîtrisé par les constructeurs, phénomène étonnant pour une industrie qui vante son expérience centenaire. Un an avant le scandale Volkswagen, General Motors fut obligé de rappeler 30 millions de véhicules dans le monde en 2014 suite à des campagnes de rappel ayant visé notamment Toyota, Chrysler et Nissan. « *L'électronique et l'informatique embarquées multiplient le risque de pannes. Un véhicule neuf compte aujourd'hui plus de 1 million de lignes de code, qui interagissent avec de nombreux calculateurs et des fonctions mécaniques.* » (6)

Cette bataille entre capitalistes a des conséquences pour l'organisation de la force de travail. Outre qu'elle en

rajoute sur une concurrence déjà vive, elle aboutit à un nouveau morcellement de la force de travail, la production de voitures étant de plus éclatée entre entreprises et usines différentes aux caractéristiques et tailles elles aussi différentes. Le phénomène est particulièrement marqué en France et en Italie, là où les constructeurs automobiles historiques ont le plus abandonné leur production, principalement Renault et Fiat.

L'industrie automobile toujours en crise

Le retour aux profits constaté aujourd'hui ne signifie pas l'entrée de l'industrie automobile dans une nouvelle phase d'expansion capitaliste stabilisée. Les constructeurs automobiles continuent d'être confrontés à des difficultés structurelles et la révélation des derniers scandales est la conséquence de leur volonté de gagner à tout prix des parts de marché et accumuler des profits dans une situation d'incertitudes. Les dégâts causés par l'usage de l'automobile soulèvent des oppositions sociales croissantes, les changements technologiques en cours mettent en œuvre des filières dont les constructeurs automobiles ne sont traditionnellement pas les champions, et les résistances ouvrières, certes inégales mais présentes partout dans le monde, entravent les plans patronaux.

Il y a effectivement une croissance maintenue de la production d'automobiles au plan mondial et surtout une universalisation de son usage avec près d'un milliard de véhicules motorisés en circulation sur toute la planète. Il n'empêche que les nouveaux territoires de conquête en Chine et dans les autres pays dits émergents ne sont pas en situation de prendre le relais durable des marchés automobiles saturés d'Amérique du Nord, d'Europe occidentale et du Japon. Alors que l'économie capitaliste mondialisée n'est pas remise de la crise systémique de 2008, les nouveaux pays émergents ne sont pas rentrés dans une période de développement qui assurerait des débouchés pérennes à l'industrie automobile. Parmi les BRICS, la production d'automobiles a baissé dès 2014 avec une accentuation de la baisse au premier semestre 2015, de -27 % en Russie et de -18 % au Brésil. La Chine a aussi connu ses premières baisses de production de juillet à septembre 2015 : ce n'est probablement pas la fin de l'eldorado mais le signe que l'industrie automobile y est soumise aux mêmes contradictions que dans les autres pays capitalistes avec des variations conjoncturelles et une tendance à la surproduction. Le taux d'utilisation des usines automobiles chinoises est en effet évalué à 85,6 % en 2014, comparé à 91,5 % en 2013. Et pour 2017, les prévisions sont de 72 %, soit un taux similaire à celui existant en Europe actuellement (7).

Le développement de l'automobile se heurte dans les pays émergents au double obstacle de la montée des inégalités et aux difficultés croissantes qu'entraîne sur la

planète la généralisation de l'automobile. Pour prendre l'exemple de la Chine, les 55 millions de véhicules neufs vendus chaque année sont maintenant le double du nombre de voitures vendues dans toute l'Europe. C'est donc un marché considérable pour les constructeurs occidentaux largement représentés, mais il n'empêche qu'à l'échelle de la Chine l'automobile est réservée à une minorité de la population la plus riche. La Chine avec 109 véhicules pour 1000 habitants est très loin des niveaux européens (500) et nord-américain (600), alors que les prévisions officielles chinoises tablent sur 160 véhicules pour 1000 habitants en 2020. La généralisation de l'usage de l'automobile tel qu'il s'est répandu dans les vieux pays industrialisés serait strictement insupportable tant pour l'écologie de la planète que pour la santé de la majorité d'une population chinoise exclue de la possession d'une voiture mais victime d'une pollution déjà ravageuse. L'hebdomadaire médical britannique *The Lancet* indique que la pollution de l'air extérieur a provoqué 1,2 million de morts prématurées en Chine en 2010, soit presque 40 % du total mondial des morts prématurées dues à la pollution dans le monde. C'est dans ce contexte que des quotas sont imposés à la possession d'automobiles dans six des quinze plus grandes villes du pays (Shanghai, Pékin, Canton, Hangzhou, Tianjin, Shenzhen). Les plaques d'immatriculation sont vendues dans ces grandes villes aux enchères pour aboutir à des montants proches du prix d'achat d'une voiture neuve, aux environs de 12 000 dollars à Shanghai. Mais la pollution continue d'augmenter. Cité par *le Monde*, un responsable de PSA explique : « *Nous avons encore trois à quatre bonnes années devant nous* » (8). Un avenir bien limité à son court terme qui explique l'intensité de la ruée actuelle de tous les constructeurs automobiles !

Et partout l'industrie automobile ne peut échapper à la contradiction qui se fonde sur l'antagonisme entre le capital le travail dans les nouveaux pays de conquête, comme en Chine, et dans les vieux pays industrialisés. Dans les grandes concentrations ouvrières que sont les usines automobiles chinoises, les grèves qui ont éclaté en 2010 se sont poursuivies par des mouvements sociaux moins visibles, mais qui contraignent les autorités chinoises à accepter les nouvelles revendications salariales. Depuis 2010, les salaires ont fortement augmenté dans l'industrie chinoise, à un rythme évalué aux environs de 20 %. L'écart de salaires entre les ouvriers nord-américains et chinois se réduit, et est aujourd'hui estimé à 30 % (9). La chasse aux territoires où les salaires sont plus bas est ouverte avec l'Indonésie et l'Inde comme grands pays privilégiés.

Et dans les vieux pays industrialisés, les offensives patronales rencontrent aussi de nouvelles résistances. Aux États-Unis, le pays historique du fordisme, les 3 grands constructeurs américains ont renégoциé cet automne 2015 leurs accords collectifs avec le seul syndicat accepté au plan fédéral, l'UAW (Union des travailleurs de l'automobile). La première négociation a

eu lieu chez Chrysler devenu FCA (Fiat Chrysler Automobile) depuis la prise de contrôle de la firme par Fiat et son PDG Marchionne. Une première version de l'accord fut repoussée par la majorité des ouvriers de Chrysler consultés dans toutes les usines : 65 % des salariés syndiqués ont voté « non » contre la position de l'UAW qui avait appelé les 40 000 travailleurs de Chrysler à approuver l'accord. Dans la plus grande usine, celle de Toledo dans l'Ohio où il y a eu 5 000 votants, l'accord fut repoussé par 87 % des ouvriers. Le maintien à l'identique du système de salaires à deux niveaux, en fonction de la date d'entrée dans l'entreprise, fut la cause principale du rejet, alors que l'UAW avait pourtant promis de remettre en cause ce système. Une deuxième version de l'accord fut votée par 77 % des votants – ce qui signifie une minorité non négligeable de refus. Le motif essentiel étant la perspective lointaine de sortie du système à deux collèges de salaires au bout de 8 ans d'ancienneté.

En Europe, malgré le chantage persistant à l'emploi, la flexibilité accrue du travail rencontre aussi des résistances à son application. Le retour aux profits des firmes automobiles rend d'autant plus insupportable le blocage des salaires. Le morcellement et la division de la force de travail, qui se manifestent par le recours massif aux prestataires et aux intérimaires, renvoient à des tâches nouvelles d'unification des salariés d'une même usine. Les firmes automobiles n'en ont pas fini avec la contestation ouvrière.

Dans ce contexte, la stratégie mondialisée des constructeurs automobiles continue de répartir leurs activités de production et de vente sur tous les continents, y compris l'Europe et l'Amérique du Nord. La concurrence y est d'autant plus vive que dans ces « vieux » pays automobiles les ventes de voitures n'augmentent plus en tendance. Ce que l'un gagne en nombre de voitures vendues l'est nécessairement au détriment des concurrents. Volkswagen, engagé dans une course pour devenir le premier constructeur automobile mondial, se devait de renforcer ses positions aux États-Unis, là où il était relativement le plus faible. Le dopage est utilisé dans certains sports et, pour une firme capitaliste, c'est donc la triche comme l'a révélé le scandale éclaté en septembre 2015.

L'automobile fauteur de pollution et de dérèglement climatique

L'automobile est aujourd'hui l'un des facteurs croissants du dérèglement climatique. Alors que les trucages révélés aujourd'hui montrent que les prétendus gains réalisés en consommation de pétrole et en émissions polluantes sont beaucoup plus faibles qu'annoncés, l'augmentation du nombre de voitures en circulation dans le monde aboutit sans conteste à une accentuation des dégâts causés par l'automobile.

La part des émissions de dioxyde de carbone (CO₂) dues aux transports est en augmentation constante comme l'indiquent les chiffres disponibles en Europe. Les émissions provenant des véhicules particuliers représentent environ la moitié de l'ensemble des émissions de CO₂ produites dans le secteur des transports, et près de 12 % des émissions totales de CO₂ de l'Union européenne.

En France, le secteur des transports représentait, en 2011, 32 % de l'énergie finale consommée et 27 % des émissions de gaz à effet de serre, soit le premier secteur émetteur en France. Ces émissions du secteur des transports dépendent fortement de la circulation routière. Sur les 132,5 millions de tonnes équivalents CO₂ émises en 2011 en France par le transport, près de 94 % étaient dues au transport routier, l'aérien domestique représentait un peu plus de 3 %.

Les normes mises place pour fixer des seuils maximums aux émissions des véhicules motorisés en rejets polluants datent en Europe de plus de vingt ans (1993). Elles sont périodiquement révisées non bien sûr selon les approfondissements des connaissances médicales mais selon la capacité des constructeurs automobiles à progressivement intégrer ces normes dans la fabrication des voitures. On en est aujourd'hui à la sixième version de ces normes en ce qui concerne les émissions polluantes d'oxyde d'azote et de particules fines. Quant aux émanations de CO₂, gaz à effet de serre et facteur du réchauffement climatique, elles sont considérées comme « non polluantes » pour la santé et relèvent d'une autre réglementation européenne.

L'impact des moteurs diesel est particulier car ils sont responsables d'émanations de particules fines reconnues comme cancérigènes certains par l'OMS depuis juillet 2012. Les filtres à particules sont obligatoires sur les automobiles neuves depuis le 1^{er} janvier 2011 mais les particules les plus fines, les « nano-particules », passent à travers la plupart des filtres actuels. Force est de constater que les constructeurs, malgré leurs rododromes, ne maîtrisent pas ce sujet. À la fin des années 1990, l'apparition de nouvelles normes pour le véhicule diesel a entraîné une augmentation brutale et inattendue des NO, les dioxydes d'azote. Leurs émanations ont bondi en France de 30 000 tonnes en 1990 à plus de 80 000 tonnes en 2012, cumulant effet de serre et nocivité pour les poumons. Bonjour les dégâts ! Les constructeurs prétendent maintenant qu'ils disposent d'un nouveau remède, la technique SCR (Réduction catalytique sélective) qui injecte en amont du catalyseur une solution aqueuse d'urée transformant jusqu'à 90 % du NO_x en azote et en eau. Ces technologies déjà utilisées sur certains poids lourds ont un coût évalué entre 600 et 1 000 € pour le consommateur. Mais dans ces conditions, il n'est pas sûr que le diesel continue d'être avantageux en termes de prix par rapport à l'essence. N'en déplaise aux constructeurs automobiles, en particulier français,

l'avenir du moteur diesel est bien compromis. Leur entêtement tient d'abord au fait que PSA et Renault veulent maintenir ce type de motorisation parce qu'ils le croient meilleurs que les autres. La même posture avait été adoptée par la firme française Areva, qui a voulu continuer son programme nucléaire après la catastrophe de Fukushima. Le résultat de l'entêtement, ce sont aujourd'hui des dizaines de milliers de suppressions d'emplois chez le champion français de l'énergie nucléaire.

Les nouvelles normes ne s'appliquent qu'aux véhicules nouvellement achetés. Les autres continuent ainsi de circuler et de polluer autant que par le passé. En France par exemple, les véhicules diesel d'avant 2000 encore en circulation, non équipés de filtre à particules, sont au nombre de 1,6 million. Avec des effets différents, les émissions de CO₂, d'oxyde d'azote et de particules fines concourent toutes à la dégradation de l'environnement et de la santé, qu'elles soient émises par des moteurs essence ou diesel.

En septembre 2015, il a été révélé que Volkswagen truquait depuis plusieurs années un logiciel installé dans ses voitures pour passer frauduleusement les tests de l'administration américaine. Il est vite apparu que le même trucage avait été appliqué en Europe. Les conséquences : un scandale à l'échelle planétaire, 11 millions de voitures impliquées, une amende probable de 18 milliards de dollars. C'est une formidable leçon de choses sur les pratiques de l'une des premières firmes automobiles mondiales, comme l'a montré Daniel Tanuro (10).

Le fait que les automobiles en Europe et aux États-Unis ne respectent pas les normes officielles de pollution était un secret de polichinelle. Il y a un an, l'ONG Transport et environnement publiait un rapport : « *Le système de test pour mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO₂ n'est plus adapté. L'écart entre les résultats des tests et la situation réelle s'est accru passant de 8 % en 2001 à 31 % en 2013 pour les voitures particulières.* » (11) Cette information publiée le 5 novembre 2014 n'avait donné lieu à aucune protestation. Il fallut que Volkswagen se fasse prendre en flagrant délit de trucage pour que le scandale éclate. Truquer un logiciel serait plus grave qu'enfumer la planète !

La révélation du scandale libère maintenant les informations. On vient d'apprendre que seul un véhicule sur 10 respecte les normes antipollution. « *Il est fort probable que d'autres constructeurs aient recours à des logiciels destinés à optimiser les tests en laboratoire, en particulier ceux qui utilisent des moteurs diesel* » a déclaré une responsable de Transport et environnement à l'origine de la divulgation de ces données. Toute l'industrie automobile européenne est concernée. Le « Stop à l'impunité du made in Germany » de Jean-Luc Mélenchon ignore les liens étroits entre constructeurs

automobiles qui n'ignorent rien des pratiques et du contenu des voitures des uns et des autres. L'automobile pollue quelle que soit sa nationalité de fabrication.

De fait, dès avant la révélation du scandale Volkswagen, les constructeurs automobiles européens avaient commencé la bataille contre des normes jugées par eux trop contraignantes. Leur association, l'ACEA, s'alarmait en juillet 2015 : « *Alors qu'elle était la plus profitable au monde en 2007 avec 15 milliards de profits, l'industrie automobile européenne a vu ses marges fondre pour répondre au durcissement des normes et a enregistré un milliard de pertes en 2012... Il faut aboutir à une meilleure répartition des efforts entre tous les secteurs de l'industrie.* » (12) La révision à la baisse de l'application de normes – pourtant décidées il y a plusieurs années – se préparait dans les bureaux de l'Union européenne. Le plafond devient 80 mg de NO_x par kilomètre, mais les voitures pourront crever ce plafond : plus du double (2,1 fois) jusqu'en 2020, et de plus de 50 % à partir de 2020 lors de tests « en situation réelle ». Bref les constructeurs automobiles se voient autorisés par les gouvernements européens à des « excès de pollution », tous ayant donné leur accord.

À laisser faire les constructeurs automobiles, pollution et détérioration de l'environnement continueront. Possibles crises des ressources en pétrole et montées de la protestation sociale contre les dégâts de la circulation automobile obligent toutefois les constructeurs automobiles à préparer des alternatives aux motorisations essence et diesel. Véhicules électriques et à pile à combustible sont parmi les solutions les plus probables. Les ventes du véhicule électrique avancent à pas de tortue et la fourniture de l'électricité, majoritairement produite dans le monde par des centrales à charbon, rend le véhicule électrique autant consommateur d'énergie que les moteurs thermiques (13). Les voitures à pile à combustible – qui associe hydrogène et oxygène pour produire sur la voiture l'électricité nécessaire à la propulsion – sortent de la phase prototype. La lenteur de la diffusion et les contraintes qui pèsent sur le véhicule électrique avec son autonomie limitée à une centaine de kilomètres donnent plus de crédibilité aux solutions fondées sur la pile à combustible sur lesquels travaillent en priorité Toyota et Mercedes. Dans tous les cas, même si ces solutions éliminent une grande part des émissions polluantes au cours des déplacements, elles exigent toujours en amont consommation d'énergie et de ressources rares. Il n'y a pas de miracle : une automobile individuelle pesant plus d'une tonne sera toujours un gaspillage pour déplacer une ou deux personnes pendant quelques kilomètres dans cette mini-forteresse.

Quel avenir pour l'industrie automobile

Les firmes capitalistes sont dans l'obligation de vendre les voitures produites et cela à un prix qui garantisse leur profit escompté. C'est un défi compliqué en situation de blocage des salaires. On pourrait croire que l'industrie automobile, industrie reine des biens de consommation durables, cherche à s'adapter à cette situation en produisant des voitures moins chères à fabriquer et à vendre.

Les constructeurs automobiles ont choisi le chemin inverse en vendant des voitures de plus en plus chères à la partie aisée de la population, qui prospère avec l'accroissement des inégalités de revenu et de patrimoine.

Des voitures plus chères pour les plus riches ! Depuis trente ans, les ventes d'automobiles oscillent en France entre 1,8 million et 2,2 millions de véhicules alors que la population a augmenté de 13 millions d'habitants dans la même période. La moitié des voitures neuves vendues chaque année l'est pour les entreprises et les compagnies de location (14). En France, l'achat d'une automobile neuve est un bien de luxe réservé à moins d'un quart de la population, avec un prix moyen de 22 100 euros (tenant compte des rabais) en 2014. C'est une augmentation de plus 20 % par rapport à 2007 alors que les prix à la consommation augmentaient en général de 10 %. Et les acheteurs sont de plus en plus vieux avec un âge moyen passé en France de 43 ans en 1991 à 55 ans en 2014. Les produits vendus sur le marché capitaliste doivent avoir une valeur d'usage pour leurs acheteurs mais dans la plupart des pays européens l'industrie automobile s'intéresse principalement à la seule valeur d'usage que les riches attribuent à leur voiture.

Les constructeurs automobiles continuent à agir ainsi car leurs profits se réalisent de plus en plus dans le domaine du luxe, comme le montre le cas de Volkswagen aux multiples marques qui couvrent tout le spectre des différents types de voitures. Tout le groupe VAG a vendu en 2014 10,2 millions de véhicules dans le monde pour réaliser un chiffre d'affaires de 200 milliards d'euros et obtenir un bénéfice de 15 milliards d'euros. La seule marque Volkswagen a vendu 4,6 millions de véhicules, réalisé un chiffre d'affaires de 100 milliards d'euros et obtenu 2,5 milliards de bénéfices. Quant à la marque Porsche, elle a vendu 187 000 voitures pour un chiffre d'affaires de 17 milliards d'euros et un bénéfice de 2,72 milliards. Avec moins de 2 % des voitures vendues dans le groupe, au prix moyen de 92 000 euros, Porsche a gagné 21 % du total des bénéfices du groupe VAG. Le luxe le plus tapageur et le plus vorace en essence est devenu l'une des principales sources de profit de Volkswagen. Tous les autres constructeurs automobiles lorgnent sur cet exemple, ce qui ne les empêche pas de vanter l'utilité sociale des voitures qu'ils vendent. Les

firmer automobiles savent profiter de la montée des inégalités, qui prospère dans la plupart des pays capitalistes.

Il y a eu une violente restructuration des industries automobiles dans certains pays européens. En dix ans, la production de voitures a été divisée par 1,8 en France, par 2 en Belgique et par 2,5 en Italie. De nombreuses usines automobiles ont été démantelées et en guise de reconversion terrains et usines ont donné lieu à des opérations de spéculation immobilière. Et dans le même temps la circulation automobile n'a cessé d'augmenter. Double peine pour ceux et celles dont l'emploi est supprimé et qui demeurent contraints d'utiliser leurs voitures faute de transports collectifs adaptés.

Les quelques rares exemples de reconversion à l'initiative de capitalistes dans le domaine des transports ont abouti à des échecs entraînant de nouvelles suppressions d'emploi. Ainsi l'équipementier automobile Bosch a voulu fermer en 2010 son usine de Vénissieux dans la banlieue de Lyon. Les composants d'injection diesel fabriqués étant devenus obsolètes, Bosch avait décidé de lancer une activité de production de panneaux photovoltaïques, en ne conservant que 150 emplois sur les 500 existants. Mais quatre ans après, en 2014, Bosch revendait l'usine à un repreneur breton, avec aujourd'hui une menace de dépôt de bilan. Les mêmes échecs se sont produits pour l'usine automobile Heuliez, dans l'ouest de la France, que la responsable du PS devenue ministre de l'environnement, Ségolène Royal, avait voulu sauver de la faillite en la transformant en usine de fabrication de véhicules électriques. Des reconversions préservant l'emploi ne sont pas compatibles avec une économie capitaliste obsédée par les profits et les dividendes aux actionnaires.

Le découplage entre production et usage des voitures

Alors qu'en tendance les ventes de voitures neuves n'augmentent plus en Europe, et que la production de voitures a chuté en France, en Italie et en Belgique, l'usage de la voiture continue de croître. Le nombre des voitures en circulation est passé dans l'Union européenne de 230 millions à 250 millions entre 2005 et 2013. Cet écart avec la baisse des ventes de voitures s'explique par l'allongement de la durée de vie des voitures : avec l'austérité qui sévit en Europe depuis 2008, la majorité des utilisateurs de voitures les utilise de plus en plus longtemps. Le phénomène initié il y a une vingtaine d'années s'amplifie. En France, le nombre de véhicules de plus de 15 ans en circulation était insignifiant en 1985, il est passé à 1,6 million en 1994, à 4,6 millions en 2008 et à 7 millions en 2011. À l'échelle de l'Europe, l'âge moyen des véhicules en circulation est passé de 8,4 années en 2006 à 9,7 en 2014.

La majorité de la population utilise des voitures, contrainte de le faire. Les lieux de travail sont de plus en plus éloignés des espaces d'habitation. Les carences en transports collectifs sont les plus accentuées tant dans les périphéries urbaines ségréguées que dans les zones rurales qui en France sont de plus en plus habitées par des salariés devant se déplacer quotidiennement de plusieurs dizaines de kilomètres pour aller travailler. Entre 1998 et 2010, le temps de trajet domicile-travail a augmenté et 75 % des déplacements domicile-travail s'effectuent en voiture alors que la part des transports collectifs a diminué passant de 15 % à 11 % (15). Les beaux effets du saccage des transports collectifs et de l'espace zoné selon les impératifs du profit !



La production de voitures neuves réservées aux plus riches est de plus en plus découplée de l'usage de voitures de plus en plus anciennes par la majorité de la population. Les constructeurs automobiles essaient au travers de leurs publicités, de leur pression auprès des gouvernements et de leurs salariés de faire croire qu'ils concourent à la production de biens utiles. C'est un discours de moins en moins crédible et les appels à la défense de leur industrie ne rencontrent que l'assentiment des organisations syndicales prêtes à se plier aux volontés patronales.

L'usage de l'automobile commence à être de plus en plus mis en cause. Les limitations de l'usage de la voiture dans les centres urbains font l'objet de revendications croissantes et acceptées y compris par les possesseurs de voitures. Si la circulation de voitures est devenue limitée dans quelques quartiers de villes européennes comme Paris ou Londres, la capitale de la Norvège a décidé d'interdire toute circulation automobile à horizon de 2019 dans le centre-ville. Le plan prévoit de développer fortement les transports publics – bus et tramways, la construction de 60 km de pistes cyclables, et la mise en place de solutions pour les personnes handicapées et le transport des marchandises. L'interdiction de la circulation automobile y est combinée avec une priorité effective aux transports collectifs.

Des exemples « locaux » peuvent ainsi laisser entrevoir ce que seraient des déplacements sans la domination de l'automobile. Mais une remise en cause générale de l'automobile pour que la majorité puisse se déplacer dans des meilleures conditions ne peut s'envisager dans le cadre de ce système fondé sur la propriété privée des moyens de production. C'est la condition pour que les solutions transport mises en œuvre répondent aux besoins sociaux de la population, et que les millions d'emplois du secteur soient pris en compte avec leur savoir-faire.

Alors que les relations financières et techniques s'entrecroisent entre firmes mondialisées, l'expropriation du capital d'une entreprise ne saurait être qu'un préalable à une production socialement utile. Tout le reste, la mobilisation de la force de travail, le refus de la concurrence aujourd'hui hégémonique au plan de la planète, le choix de produits et solutions de transport économes en énergie, est à inventer.

Comme l'avait noté Lars Henriksson, ouvrier chez Volvo en Suède, dans sa contribution « Reconversion de l'industrie automobile : emplois, climat et écologie », « *L'industrie automobile n'est pas une mine de charbon. C'est un mécanisme souple de production que la société pourrait utiliser pour produire presque n'importe quel type d'équipement technique sur une grande échelle. Envoyez-nous les plans de choses socialement utiles et nous le ferons !* » (16)

Les patrons capitalistes mettent à la casse usines, machines et travailleurs dès lors qu'ils ne satisfont plus leurs exigences de profits. Les friches industrielles de Detroit aux États-Unis comme celles de Turin, de Billancourt ou d'Aulnay témoignent de ces destructions

qui ont brisé équipements et collectifs de travail. Il faut tout faire pour que l'expérience et le savoir-faire de millions de travailleurs et travailleuses de cette industrie servent au bien commun de la société.

Le moment est dans l'industrie automobile aux luttes de résistance contre les suppressions d'emploi, contre le blocage des salaires pendant que profits et dividendes augmentent, contre une organisation et une flexibilité du travail qui assujettissent encore davantage que par le passé les salariés au contrôle de la hiérarchie et des machines comptabilisant les gestes de chacun. Le chantage à l'emploi et la défense de leur industrie automobile sont utilisés par le patronat pour faire passer leur politique. Et il se trouve des syndicats pour le soutenir dans cette défense en commun de l'industrie automobile : cela est clair pour tous les militants combatifs. Mais l'opposition aux plans patronaux ne peut se fonder sur l'illusion que l'automobile pourrait retrouver sa croissance perdue, car ce passé révolu ne reviendra pas. Le mouvement ouvrier et syndical ne peut laisser à des lanceurs d'alerte le monopole de la nécessaire dénonciation des pratiques des constructeurs automobiles en termes de dégâts écologiques. Alors que ceux-ci utilisent les mêmes méthodes pour acheter des droits à des excès de pollution et s'enrichir à partir de l'exploitation du travail des salariés, le mouvement ouvrier ne devrait être absent d'aucun de ces combats.

Oui, la remise en cause du tout automobile est nécessaire pour le bien-être de la population et la préservation des équilibres écologiques. Elle ne sera concrètement possible qu'au travers d'une réorganisation d'ensemble de la société débarrassée de sa soumission aux exigences du profit capitaliste.

*** Jean-Claude Vessillier, statisticien retraité et ancien syndicaliste de Renault, est militant du Nouveau parti anticapitaliste (NPA, France) et de la IV^e Internationale. Il participe au site web du NPA consacré à l'automobile : www.npa-auto-critique.org/**

Notes

1. « Lean production », système de production initié par Toyota dans les années 1970, il se fonde sur le « juste à temps » et la chasse permanente aux dépenses et aux gestes jugés inutiles. Reconfigurant en permanence les processus techniques ainsi que l'organisation du travail, il se distingue du modèle taylorien conçu pour un mode de production de masse stable. Le but : faire toujours plus avec toujours moins.
2. Informations publiées par *Labour Notes*.
3. Interview de militants de l'usine Smart de Hambach. L'Anticapitaliste d'octobre 2015.
4. *Le Monde* 15 novembre 2007.
5. *Auto actu.com* novembre 2015.
6. *L'Usine nouvelle* 1^{er} mai 2014.
7. *Les Échos* 11 mai 2015.
8. *Le Monde* 19 avril 2015.
9. *La Tribune* 3 juillet 2015.
10. *Europe Solidaires Sans frontières*, 28 septembre 2015, <http://www.europe-solidaire.org/spip.php?article35957>
11. <http://www.transportenvironment.org/sites/te/files/annual-report2014/index.html>
12. Déclaration secrétaire général de l'ACEA juillet 2015. Voir le site de l'ACEA : www.acea.be
13. <http://www.npa-auto-critique.org/article-le-vehicule-electrique-entre-paquettes-et-realite-46236737.html>
14. Informations sur les acheteurs de voitures en France. *Les Échos* 12 novembre 2015
15. Étude ministère du Travail DARES, novembre 2015
16. Lars Henriksson, <http://www.npa-auto-critique.org/2015/03/reconversion-de-l-industrie-automobile-emplois-climat-et-ecologie.html>