

AUTOMOBILE : FEU ROUGE

Il y a un an et demi, au plus fort de la crise sidérurgique, certains avançaient sans rire LA solution pour le Nord et la Lorraine : ce serait l'AUTOMOBILE. Avec 2.000 employés Peugeot d'un côté, et le développement de Renault - Douai de l'autre, tout se passerait pour le mieux dans la meilleure des restructurations mondiale.

Et puis, voilà. Une nouvelle crise, nous tombe du ciel. La voiture se porte mal et l'emploi est menacé. Fatal, imprévisible. Le capitalisme, c'est promis, cherchera à résoudre les problèmes avec humanité...

On ne peut que se révolter quand de tels discours s'étalent dans la presse. Il n'était pas nécessaire de lire dans le marc de café pour pronostiquer la situation actuelle de l'automobile car le Rapport Stoffaès (chef du centre d'études et de prévision du Ministère de l'Industrie), rédigé en 1978, prévoyait déjà 8.000 emplois en moins chaque année jusqu'en 85. Faire croire à d'éternelles possibilités d'expansion relevait du mensonge ou de la spéculation. Car enfin, quel pouvait bien être l'objectif des constructeurs occidentaux face à un marché intérieur de plus en plus saturé ?

Eh bien, c'était le Tiers-monde. Les Etats-Unis et l'Europe comptaient bien sur cet extraordinaire marché pour continuer à développer leurs productions. Mais cette bataille là, ils la savent aujourd'hui perdue. Le Japon, ici encore, se révèle le plus fort. Il est vrai que la conjonction de son avancée technologique et de la docilité sociale qui y régnait en fait un concurrent quasiment déloyal. Mais est-ce que le mot « déloyal » a du sens dans un système capitaliste où la seule règle en cours est la loi du plus fort ?

Reste donc le marché intérieur. Là aussi, la concurrence japonaise sera forte. La France a été momentanément épargnée, en particulier grâce à l'originalité de sa structure commerciale (réseaux de concessionnaires) et aussi au bon vouloir des japonais qui se sont attaqués d'abord à d'autres pays européens, cette situation touche à sa fin.

Aujourd'hui, l'ampleur de la crise nous apparaît enfin. Aux Etats-Unis ce sont 350.000 chômeurs auxquels viendront s'en ajouter presque autant dans les années à venir. En Italie, Fiat a annoncé 15.000 li-

ciements pour tout de suite. Les firmes japonaises négocient le rachat de marques anglaises, italiennes et espagnoles. Et en France ? Il est significatif que Peugeot cherche à faire de chacun de ses salariés un agent commercial. Initiative désespérée pour la firme de Montbéliard où le chômage partiel touche déjà un travailleur sur quatre.

Y a-t-il des solutions miracles ? Le PCF a raison de constater que 30% des familles françaises ne disposent pas encore de leur automobile et qu'en relevant leur pouvoir d'achat, on permettrait à nombre d'entre elles de s'en procurer une.

Mais cela ne résoud pas la crise et ne fait, au mieux, que la différer de quelques temps. Nous avons aussi raison de dénoncer le type d'automobiles qu'on nous impose et de réclamer des voitures différentes, plus sûres, plus économiques et plus durables. C'est indispensable. Mais cela ne résoud pas non plus le problème de l'emploi et nous en sommes conscients.

Alors, reste l'alternative. La diminution massive du temps de travail permettrait, en le partageant, de le maintenir pour tous, ou pour le plus grand nombre. Mais ce serait faire fi des règles de la concurrence, Ce serait nous engager sur des voies de rupture où la conception même des modes de déplacement serait remise en cause. Ce serait entrer dans une autre logique où l'auto, cessant d'être le signe extérieur du degré de réussite sociale, redeviendrait un moyen parmi d'autres (le meilleur dans certains cas) pour se déplacer...

Ces différentes possibilités, nous voulons en discuter, entre nous et avec d'autres. Aussi, le PSU organise le 11 Octobre prochain, en plein salon de l'auto, un colloque sur la crise automobile. Et sur ses solutions. La présence de camarades syndicalistes italiens et allemands nous permettra de nous poser la question à l'échelle européenne. Mais d'ores et déjà, nous savons que nos réponses ne pourront pas s'inscrire dans le type de société actuelle.

Elles exigent en effet la remise en cause aussi bien du type de production que de la manière dont on produit.

Albert ROSSE
