

ENTREPRISES

COLLOQUE AUTOMOBILE DU PSU

Le Colloque sur la crise de l'Automobile, organisé par la C.N.E., s'est déroulé Samedi 11 et a réuni des militants du PSU de nombreuses entreprises : Peugeot-Sochaux, Renault-Flins et Billancourt, Citroën-Levallois, Carrier-Alençon, etc... On notait aussi la présence de camarades dont les sections sont concernées par l'existence d'usines automobiles : Peugeot-Lille, Renault-Le Mans, etc...

Nous avons par contre été déçus par l'absence de nos camarades italiens du PDUP, notamment Marcello CAPRI, délégué des conseils d'ateliers de chez FIAT à Turin. Mais cette absence était dûment motivée : devant le nombre énorme de licenciements décidé à Turin, les italiens réagissent depuis le 10 Octobre par l'une des plus formidables grève qu'ait pu connaître l'Italie ces dernières années. Conséquence amusante, nos camarades italiens n'ont pas pu venir au colloque... car ils étaient bloqués par la grève des chemins de fer italiens ! Petit inconvénient d'un grand mouvement de solidarité dont nous ne voulons que nous réjouir.

En revanche, la réussite de notre colloque doit beaucoup à la participation de nos camarades Britanniques. Sol Picciotto, de l'Institut pour le Contrôle Ouvrier; et Daves Edwards, Délégué du Personnel de chez TALBOT-Coventry nous ont aidé à cerner l'ampleur internationale de la crise. Il faut dire que la situation britannique donne à réfléchir puisque la Grande Bretagne qui produisait environ 11% du total mondial des véhicules immatriculés en 1959 n'en produisait plus que 3,9% en 1978. (2° exportateur net en 59, 2° importateur en 78 !). Les chiffres de 79 et 80 ne viendront qu'aggraver cette situation (cf : ce qu'il advient de la British Leyland

et les syndicalistes de chez Talbot s'attendent à la fermeture TOTALE de la filiale pour la fin Novembre de cette année. C'est donc à la disparition complète de l'industrie automobile anglaise qu'on risque d'assister à très brève échéance, quelle que soit la détermination de ses travailleurs à lutter par tous les moyens pour l'empêcher.

Et la France ? Ce n'est contrairement pas par le petit bout de la lorgnette qu'il faut envisager le problème. Aujourd'hui, 8 grands groupes dominant l'industrie automobile mondiale. Deux américains (General Motors et Ford : 14,3 millions de véhicules en 1978), deux japonais (Toyota et Nissan : 5,4 millions), un allemand (Volkswagen : 2,6 millions), un italien (Fiat : 2,2 millions) et deux français (Peugeot : 2,4 millions et Renault : 1,9 millions). Les autres sont loin, très loin derrière, ce qui signifie « *en voie de disparition ou de rachat* ». La question est donc celle du partage du marché mondial entre ces 8 groupes, compte tenu des évolutions formidables de rapports de forces entre eux : le Japon produisait 0,7% des véhicules en 1959 pendant que les USA en faisaient 51,7%. En 78, le Japon a atteint 18,8% tandis que les USA tombaient à 28,9%. Et pour les 7 premiers mois de 1980, le Japon a produit 5.460.000 véhicules (plus que le total de 78 !) alors que les USA plafonnaient à 4.270.000. Côté français, on envisage très sérieusement la constitution d'un groupe Franco-Allemand sur la base Peugeot-Renault-Volkswagen, avec les autres petites firmes qui restent. C'est donc bien à une bataille de titans qu'entendent se livrer les multinationales. Vous ne voudriez quand même pas que des problèmes aussi mesquins que

celui de la vie du pays de Montbéliard, par exemple, pèsent d'un poids quelconque dans cette guerre économique !

Eh, bien si, il leur faudra compter avec ! En France, 2.400.000 personnes travaillent directement ou indirectement de l'industrie de l'automobile (plus de 10% de la population active). C'est dire l'ampleur de la bataille sociale qui risque de se dérouler si les syndicats, acceptant de taire un moment leurs divisions, se décident à passer à l'offensive unitaire. Certes, les positions CGT et CFDT sont profondément divergentes. On aurait tendance, d'un côté, à surestimer les possibilités d'une relance de la consommation automobile par le relèvement du pouvoir d'achat. Mais de l'autre, on accepte sans doute un peu vite les perspectives d'une reconversion sur des créneaux tels que la production de robots, et sur la diversification.

Ce n'est pas en « donneur de leçons » que notre colloque a voulu se situer, bien au contraire. Nos propositions n'ont de sens que si elles sont largement réfléchies et débattues par tous ceux qu'elles concernent. Ce qui englobe l'ensemble des forces syndicales françaises mais aussi Européennes. Car c'est à cette échelle, au minimum, qu'une riposte ouvrière trouvera les moyens de « *NE PAS LES LAISSER FAIRE* ».

1. POUR UNE REDUCTION MASSIVE DU TEMPS DE TRAVAIL

Ce n'est certes pas une idée nouvelle. Pourtant elle s'impose face à la crise automobile comme une impérative nécessité, s'il est en effet évident qu'il y aura, dans tous les cas de figure, de moins en

moins de travail dans l'automobile, il est également évident que ce travail peut être réparti, partagé entre tous. La question se posant dans des termes similaires pour les différents pays Européens, c'est à une lutte concertée des travailleurs des différents pays de la communauté qu'il faut arriver. Déjà, les travailleurs de chez Talbot-Grande-Bretagne ont réussi à prendre des contacts avec ceux de Talbot-France, par delà les réticences de l'appareil CGT.

D'autre part, une revendication de ce type dans un secteur qui touche plus de 10% de notre population active ne peut pas rester sans conséquence sur l'ensemble de l'emploi et de sa durée. C'est donc finalement à la réduction du temps de travail pour tous que nous ramène cette proposition. Les idées n'ont pas automatiquement besoin d'être neuves pour être bonnes.

2. POUR UN REEL CONTRÔLE OUVRIER SUR LA PRODUCTION

L'introduction des techniques nouvelles dans les chaînes de production peut se révéler la meilleure ou la pire des choses. C'est souvent la pire, en ce sens qu'elles ne débouchent que sur des suppressions d'emplois et des augmentations de cadences pour ceux qui restent. Pourtant cela n'est pas inéluctable. L'exemple donné par les travailleurs du SB allemand de chez Benz prouve plutôt le contraire. Les techniques nouvelles ont été utilisées pour l'amélioration des conditions de travail, les travailleurs ont imposé d'avoir le droit d'arriver aux mêmes chiffres de rendement qu'avant leur introduction mais de pouvoir s'organiser librement sur les chaînes. D'où la possibilité de rotation des tâches qu'ils appliquent effectivement.

Ce n'est là que l'un des aspects de ce que nous entendons par contrôle ouvrier dans l'automobile. Il va de soi que celui-ci s'impose également sur l'emploi et les conditions de travail sur les chaînes plus traditionnelles.

3. POUR UNE NATIONALISATION...SOUS CONTRÔLE OUVRIER

Dès lors que cette nécessité du contrôle ouvrier est affirmée, nous estimons que la nationalisation des firmes automobiles et de leurs filiales redevient à l'ordre du jour. Nous nous sommes toujours déclarés favorables à cette nationalisation mais en craignant de n'y voir qu'une Etatisation sans véritable intérêt pour les travailleurs. C'est pourquoi nous tenons à lier impérativement cette proposition à la précédente.

4. POUR DES ALTERNATIVES REGIONALES APPUYEES SUR DES LUTTES

Il est évident qu'une concentration industrielle à base automobile telle que celle du pays de Montbéliard, par exemple, devient difficilement tenable. Aussi bien, nous n'y tenons pas. Il est dramatique qu'une crise sectorielle de l'appareil capitaliste, quelle qu'elle soit, puisse anéantir la vie d'une région entière... comme ce fut le cas précédemment pour la sidérurgie Lorraine ou le textile Vosgien. Toute la démarche des Alternatives Régionales vise en effet à l'élaboration de projets économiques régionaux équilibrés et diversifiés même si certaines dominantes peuvent se dégager. Nous n'avons donc aucun a priori, bien au contraire, contre les recherches qui peuvent être menées en la matière, et ce ne sont pas les camarades qui travaillent au Projet Alter Franche-Comté qui nous contrediront. Mais encore faut-il ne pas tomber dans l'impasse technocratique. Cela n'est pas en tous cas l'affaire du mouvement ouvrier. Aussi, nous pensons que c'est avant tout autour de luttes pour la défense de l'emploi que doit se développer cette recherche de l'alternative. Liée à la lutte pour la réduction du temps de travail POUR TOUS, cette proposition prend enfin toute sa dimension.

5. POUR POSER LE PROBLEME

DE L'EMPLOI DANS L'ENSEMBLE D'UNE POLITIQUE DE TRANSPORTS

Nous avons tenu, durant ce colloque, à poser la question de l'avenir de l'automobile à l'intérieur de la question plus vaste des transports et des modes de déplacement. Un certain « écologisme primaire » fait de la voiture l'ennemi principal et le monstre à abattre. Nous refusons cette conception simpliste mais croyons en revanche qu'une réelle politique des transports reste à imposer, à commencer par la lutte contre la privatisation et le démantèlement de la SNCF. Dès lors, la question de l'emploi s'inscrit elle aussi dans cette perspective. Est-il concevable d'employer dans la construction de moyens de transports en commun des gens qui jusqu'à présent étaient employés dans la voiture individuelle.

De même, la remise en cause du type de produits actuels et le choix de véhicules plus sûrs, plus durables, et moins consommateurs d'énergies n'entraînent pas automatiquement une aggravation de la détérioration de l'emploi.

Voilà donc quelques unes des pistes de réflexion qui émergent de notre rencontre du 11 Octobre. Loin de nous satisfaire, ils nous provoquent au contraire à un approfondissement de nos propositions et à une confrontation avec ce qui peut être réfléchi ailleurs. La question, notamment, du fameux « marché du Tiers-Monde » nous semble capital à résoudre. Elle s'inscrit en tout état de cause dans celle, plus vaste, de l'ensemble des rapports entre pays dits développés et sous développés. Mais le Japon, au fait, dans quel camp se range-t-il?

Un compte rendu plus complet des différents apports de ce colloque paraîtra dans le prochain numéro de LUTTES. Car il est hors de question de nous arrêter là, alors que la restructuration, elle, n'est pas prête de toucher à la fin.

Albert ROSSE