

L'industrie automobile et la société

	<i>p. 1</i>	<i>PETITE HISTOIRE DE L'AUTOMOBILE</i>
	<i>p. 4</i>	<i>UNE GUERRE ECONOMIQUE RAVAGEUSE</i>
<i>p. 10</i>		<i>L'ARISTOCRATIE OUVRIERE, UNE PUISSANCE DANS L'AUTOMOBILE</i>
	<i>p. 14</i>	<i>LE MONDE DU TRAVAIL OUBLIE DE L'HISTOIRE</i>
<i>p. 17</i>		<i>LES PROGRES DE L'AUTOMOBILE, MIRAGE OU REALITE ?</i>
	<i>p. 19</i>	<i>LES FLEAUX DE L'AUTOMOBILE</i>
<i>p. 19</i>		<i>L'INDUSTRIE ET LES FREINS AU PROGRES</i>
	<i>p. 22</i>	<i>AUTOMOBILE ET SOCIETE</i>
	<i>p. 23</i>	<i>BIBLIOGRAPHIE</i>

L'automobile est un objet paradoxal. Dans le monde actuel, elle est considérée comme le moyen le plus abouti d'accéder à la liberté, celle de circuler et donc de vivre. Mais dans le même temps, la liste de ses défauts ne cesse de s'allonger : on la savait source de bruit, d'embouteillages, d'encombrements dans les villes, cause d'accidents pouvant être graves, on la savait source de pollution, on la savait aussi source de défiguration du paysage urbain, on y ajoute maintenant une influence supposée sur le réchauffement climatique, qui proviendrait des émissions de CO2 dans les gaz d'échappement. Et l'on prédit le tarissement de sa source d'énergie, le pétrole.

Face à ces problèmes, les autorités, gouvernements, communes, ne se partagent que sur un point : le fait de laisser dans certains quartiers une place plus ou moins grande à l'automobile, en faisant payer plus ou moins l'automobiliste. Mais quoi qu'il en soit, dans l'automobile ne cesse de prendre une place globalement toujours plus envahissante.

Alors, l'automobile est-elle une chance ou une calamité, est-il possible de vivre sans ou autrement. Et si l'on veut envisager de résoudre les problèmes qu'elle pose, à qui et à quoi s'affronte-t-on en réalité ? Voilà quelques-unes des questions que nous allons essayer d'aborder.

PETITE HISTOIRE DE L'AUTOMOBILE

L'histoire de l'automobile s'inscrit dans celle des moyens que s'est donné l'humanité pour se déplacer. Les premiers hommes ont vécu des dizaines de millénaires au moyen de la marche sur leurs deux pieds, la bipédie. C'est cette bipédie qui a libéré la main, permettant au cerveau de se développer en lien avec les actions devenues possibles de cette main. Un autre pas sera franchi dans cette histoire avec le néolithique, et la domestication d'animaux. L'humanité connaît alors plusieurs millénaires de traction animale.

L'utilisation de machines pour se déplacer ou déplacer des charges, quelle que soit l'énergie utilisée (vapeur d'eau, pétrole, gaz, électricité) est beaucoup plus récente et se compte en siècles. Au début du 19^e siècle, c'est d'abord le chemin de fer qui utilise la vapeur, de même que le bateau. Mais ces moyens de transport ne sont adaptés qu'aux transports de masse. C'est

seulement à la fin du 19^e siècle que naît le transport individuel tracté par une machine, le véhicule mobile autonome, l'automobile.

L'histoire de l'automobile commence donc à une époque où le système capitaliste a déjà pris tout son essor. Elle se développe au cœur de ses métropoles, en Europe et aux États-Unis puis au Japon. L'histoire de l'automobile que l'on trouve un peu partout nous fait le récit d'une découverte merveilleuse, le moyen de concrétiser la liberté individuelle, et celui d'un progrès continu, qui nous amène aujourd'hui cette petite merveille à son point optimum.

L'automobile est à la fois l'objet et le moteur d'un développement technologique renouvelé, et celui-ci est le fruit d'une âpre concurrence, qui est donc bienvenue. Les automobiles actuelles sont des concentrés de technologie, qui ont nécessité de très lourds investissements. Ces dernières décennies, on peut citer les améliorations concernant le bruit, la souplesse d'utilisation, la consommation de carburant, la sécurité. Et plus récemment encore, les rejets de CO₂... l'assistance à la navigation.

Voyons donc rapidement cette histoire, quasi officielle. Les premières voitures utilisent la vapeur d'eau : *La Mancelle* du Français Amédée Bollée en 1878 et le tricycle de l'italien Pecori en 1891 utilisent une compression à 7 atmosphères, une direction souple, un moteur avant, une transmission par chaîne et des roues avec cerclage de caoutchouc. Grâce à quoi l'on atteint les 60 km/h en 1881. Mais la machine à vapeur est lourde, lente à démarrer, peu adaptée aux changements de régime.

Les recherches s'orientent parallèlement vers le moteur à explosion et vers le moteur électrique. Une voiture électrique, *La Jamais Contente* du Belge Camille Jenatzy atteint les 106 km/h en 1899. En 1900, il se construit aux États-Unis autant de voitures avec moteur à explosion que d'électriques (1500).

Le belge Etienne Lenoir réalise le premier moteur à explosion à deux temps en 1860, il fonctionne au gaz d'éclairage ; une bougie électrique produit l'étincelle qui provoque l'explosion du gaz. Puis des Allemands vont réaliser le moteur actuel 4 temps : Nicolaus Otto en donne une première version en 1867, puis Daimler en fait une version commerciale en 1883. La première production en série est assurée par le Français Emile Levasseur en 1888 (société Panhard-Levasseur).

Pour ces débuts de l'industrie automobile, la France est le numéro un mondial avec une production de 25 000 voitures en 1907 (12 000 en Grande Bretagne, 5 200 en Allemagne). Mais la Première Guerre va voir le centre de gravité du capitalisme basculer d'Europe vers les États-Unis. A lui seul, Ford construit 180 000 véhicules par an à partir de 1913. Ce qui lui permet une telle productivité, c'est la mise en application de l'invention de Winslow Taylor, l'analyse et l'organisation scientifique du travail. Le travail est parcellisé en gestes individuels le plus simple possible, celui-ci faisant ensuite l'étude d'ergonomie, de rapidité, d'optimisation. La réussite de la « taylorisation » dans l'automobile fera qu'il sera généralisé par la suite dans l'ensemble du monde industriel.

La Ford T sera produite à 15 millions d'exemplaires entre 1908 et 1927. La concentration de marques comme Cadillac, Buick, Chevrolet, aboutit au lendemain de la Première guerre à la

constitution d'un autre géant, General Motors. Par une utilisation massive du crédit, l'on parvient à vendre une automobile à un Américain sur cinq déjà en 1929. En France, deux constructeurs ont investi massivement pour suivre cet exemple : André Citroën dont les usines sont installées quai de Javel à Paris, et Louis Renault à Boulogne-Billancourt. Mais les faibles revenus limitent pour l'heure le marché.

En 1929, la crise éclate aux Etats-Unis, alimentée pour partie par les crédits, dont ceux dans l'automobile ou l'électroménager. L'industrie automobile américaine s'effondre. Il faudra attendre 1934 pour commencer à la relancer, quand Chrysler parvient à baisser les coûts d'emboutissage et de montage en inventant des formes intégrées, avec moins de pièces. En France, la crise touche Citroën qui vient de lancer la traction au prix de gros investissements. C'est la faillite, et la reprise par la famille Michelin en 1935. Sort alors la « *Deux chevaux* » (2 CV) en 1937, dont la production en série aura lieu en fait après la guerre en 1949, et durera jusque 1990. Seules s'en sortent en ces temps de crise les constructeurs qui font dans le haut de gamme : Delage, Hispano-Suiza, Bugatti, Delahaye.

En Allemagne, Hitler invente le concept de voiture populaire. Il fait créer la *Société allemande de conception de la voiture du peuple*, en allemand la Volkswagen. Et il impose à chaque famille une épargne obligatoire de 5 marks par semaine pour pouvoir se la payer. Le peuple... n'en verra jamais la couleur, mais la Coccinelle sera effectivement fabriquée et vendue après la guerre.

Pendant la guerre, les usines d'automobile sont un enjeu essentiel. Les usines françaises sont converties en usines d'armements, fabriquant des chars légers, des moteurs d'avions, des camions. Avec la défaite, elles sont récupérées par les Allemands qui s'en servent pour leur compte. Les usines de Javel seront rasées par les bombardements américains, celles de Billancourt par les Anglais, et celles Sochaux par les Alliés, à la demande de la famille Peugeot. De son côté, l'URSS s'empare de tous les appareils de production au fur et à mesure de son avancée en Europe de l'Est et les rapatrie en Ukraine ou en Russie.

A la fin de la guerre, en 1946, le gouvernement provisoire de De Gaulle imagine un plan (le plan Pons) pour l'industrie automobile française destiné à concentrer et spécialiser la production : Renault ferait le bas de gamme (avec la 4 CV) ; Peugeot les gammes moyennes (avec la 203) ; enfin, à Citroën, le haut de gamme (tractions avant 11 et 15 CV). Les autres, Panhard, Simca, etc, devront s'aligner en se rapprochant d'un de ces trois. Mais ce plan, qui fait partie de toute une série de plans visant à faire de la France une grande puissance économique, ne marchera guère dans la pratique.

Les Etats-Unis sortent considérablement renforcés de la Seconde guerre mondiale. Leur industrie automobile produit 10 millions de véhicules par an dans les années 1950. Elle est presque entièrement entre les mains de trois géants : General Motors, Ford, Chrysler. Ceux-ci sont lancés dans une course permanente à l'innovation, introduisant dans leurs modèles des concentrés des techniques les plus avancées. La mode là-bas est alors de s'inspirer des avions de chasse US qui ont marqué la seconde guerre ou celle de Corée ; d'où ce design des grandes voitures américaines, toujours plus grandes, toujours plus lourdes.

Mais cette orientation va prendre les constructeurs américains complètement à contre-pied en 1973-74 avec la guerre du Kippour et le premier choc pétrolier. Tandis que l'Europe, elle, est déjà engagée dans la production de petites voitures à faible consommation adaptées au milieu urbain (la R5 de Renault). Les Européens vont également rechercher un vieil oublié, le moteur Diesel.

Finalement, lassés par la concurrence qui baisse les prix, les Américains abandonnent le marché des voitures de ville, les « *berlines* » et s'orientent vers la production des « spécialités », 4X4, pick-up, break.

Ce sont les Japonais qui se développent dans les années 1970, au point qu'ils deviendront la première industrie mondiale de l'automobile dans les années 1990. Ils utilisent pour cela une nouvelle méthode de production et d'organisation du travail. Ce sont les travaux d'un ingénieur de Toyota, Taiichi Ohno qui en sont à la base. Ohno avait été aux Etats-Unis et y a été choqué de constater un énorme gâchis, mais qui pour les partisans de la taylorisation est inévitable. Il propose le *kaizen*, ou amélioration permanente de la qualité, et surtout ce qui sera appelé le « *juste à temps* » : il s'agit d'« enrichir » les tâches des ouvriers, désormais appelés opérateurs, pour les responsabiliser ; il faut ensuite améliorer l'approvisionnement des chaînes par tout un système particulier, le Kanban, système d'information indiquant le niveau des stocks des pièces tout au long de la chaîne (zéro stock) ; et tout ceci, en maintenant les coûts et la qualité. Les Japonais y ajoutent des gadgets basés sur l'électronique qui ne sont pas pour déplaire au public.

Honda, Mitsubishi, Nissan et Toyota investissent massivement dans l'amélioration du moteur à essence. Ils travaillent sur la puissance fournie, la dépollution (moteur multisoupapes), le contrôle électronique de l'admission, l'utilisation de mélanges pauvres. Le monde de l'automobile découvre que les Japonais peuvent innover.

L'Europe -Allemagne, Italie, France- et les Etats-Unis réagissent au milieu des années 1970 en calquant leurs méthodes de production sur celle des Japonais, et en cherchant à développer l'intelligence des machines et des installations : ils introduisent des robots multiaxes, ils créent des ateliers flexibles, mettent au point des machines à usinage rapide, qui permettent de travailler caisses, blocs moteurs et culasses en modèles diversifiés pour un prix de grande série. Dans les années 1980, l'Europe confirme son avance sur le Diesel, domaine qui reste étranger aux Japonais, avec l'injection directe, et met au point dans les années 1990 le filtre à particules.

Les Japonais répondent en développant alors des voitures hybrides essence-électrique (Toyota Prius) : ils mettent au point une électronique de puissance capable de passer de la manière la plus adéquate du moteur à explosion à l'électrique.

Le parc mondial tourne en 2010 autour de 700 millions de véhicules appartenant à des particuliers plus 300 millions de véhicules utilitaires légers.

Voilà donc cette belle histoire des origines de l'automobile à nos jours : la concurrence moteur du progrès, la bagnole merveilleux outil de liberté, signe de progrès et de modernité.

UNE GUERRE ECONOMIQUE RAVAGEUSE

Mais la même histoire peut être lue autrement. Reprenons le cours des choses avec la crise de 1929. Cette crise voit l'ensemble des pays élever des barrières douanières, pour tenter de protéger leur économie, ce qui va contribuer à sans doute aggraver la crise. Les Américains Ford et General Motors, ne pouvant plus exporter à des prix satisfaisants, décident d'aller s'implanter à l'étranger, achetant Opel en Allemagne, ou créant des entreprises avec leurs capitaux, en Europe et en Amérique du Sud.

Au lendemain de la Seconde guerre mondiale, on l'a vu avec le cas de la France, les Etats se soucient alors de fortifier leur industrie nationale. On assiste à ce mouvement dans tous les pays concernés. Tout se passe comme si le monde capitaliste sait qu'une vaste bataille mondiale doit se mener, puisque l'automobile américaine est déjà une industrie puissante et concentrée, et chacun prépare donc ses armes.

L'Etat français pousse à une première concentration, sous sa houlette. Disparaissent ainsi ou abandonnent la production de véhicules particuliers Delaunay en 1948, Salmson en 1952, Delahaye, Hotchkiss, Rovin et Talbot en 1953. Simca absorbe Ford-France en 1954. Panhard se rapproche de Citroën en 1955, ce qui amènera Citroën à l'absorber en 1967. Ne vont bientôt subsister que quatre constructeurs : Renault, Citroën, Peugeot et Simca. C'est la même chose en Grande-Bretagne (fusion de Standard et Triumph en 1944, rachetés ensuite par Leyland en 1961 ; regroupement de Morris, Austin, Healey formant BMC British Motor Corporation en 1953 ; acquisition de Briggs par Ford en 1953, rachat de Singer par Rootes en 1955).

Les nouveaux trusts de l'automobile ainsi formés vont s'orienter ensuite vers l'étranger. Ils visent dans les années 1950 des pays, comme le Japon, qui souhaitent voir se développer chez eux une industrie automobile, au lieu de devoir importer des véhicules d'Europe ou des Etats-Unis. En échange, ces pays exigent que des accords de licence soient signés avec leurs constructeurs locaux, ou que des parts minoritaires y soient prises par les sociétés étrangères. Ils espèrent obtenir ainsi un transfert de technologie tout en gardant le contrôle sur leur industrie.

Les Européens acceptent. Leur objectif est d'être solidement implanté pour le moment où le marché local se développera. Mais les Américains, de leur côté, sont opposés à cette politique et vont même quitter, comme en Amérique latine, des pays où ils étaient déjà implantés.

Les années soixante voient s'opérer de nouveaux regroupements, en vue de batailles internationales. En Europe, six pays signent en 1957 le traité de Rome qui prévoit de supprimer les droits de douane sur dix ans. Pour chaque constructeur européen, l'enjeu est maintenant de pénétrer le marché des autres. Les trusts tentent de mettre en place des alliances. Renault s'allie à Alfa Romeo en 1958, alliance qui durera jusqu'en 1963. Fiat entre dans le capital de Citroën en 1968. Mais les gouvernements, craignant d'être accusés de brader l'industrie nationale, réagissent contre obligent à défaire ces regroupements.

Finalement, c'est au sein de chaque pays que la concentration se fait alors : Renault s'associe avec Peugeot en 1966, et crée des filiales communes qui existent toujours. En Allemagne Volkswagen rachète Auto-Union en 1964 puis NSU en 1969 et en fait une filiale sous le nom de Audi. En Italie, Fiat acquiert Autobianchi en 1967, Ferrari en 1968, Lancia en 1969.

De l'autre côté de l'Atlantique, les constructeurs américains gagnent une manche : ils ont obtenu du GATT (General Agreement on Tariffs and Trade), ancêtre de l'OMC, que soient supprimés certains obstacles à la prise de contrôle d'une société d'un pays par une firme étrangère. L'Europe est relativement protégée face à ce danger, nombre de ses constructeurs étant soit nationalisés, soit des entreprises familiales au capital verrouillé, fermé à la prise de participations hostiles.

Mais le Japon se voit visé. Toyota et Nissan verrouillent leur capital en renforçant les participations croisées entre leurs fournisseurs, leurs sous-traitants et leurs banques, formant ce qu'on appellera des *keiretsu*. Finalement, Chrysler arrivera à utiliser l'atout obtenu au GATT : il prend 15% du capital de Mitsubishi ; en Europe, il reprend Simca en France, Rootes en Grande-Bretagne, Barreiros en Espagne et forme ainsi Chrysler-Europe.

Autre enjeu de cette époque : l'Europe de l'Est. Face à l'offensive générale qui se prépare dans l'industrie de l'automobile, l'URSS et les pays de l'Est renoncent à monter une industrie capable de faire face à cette concurrence par leurs seuls moyens. Ils font le choix de faire appel aux Européens de l'Ouest. Fiat peut ainsi vendre une usine clefs en main à l'URSS, réplique de celle de Mirafiori à Turin, avec licences et plans de certains modèles. Renault battu, a comme lot de consolation le ré-outillage de Moskovitch. Citroën, Fiat et Renault vendent à la Roumanie, à la Pologne et à la Yougoslavie des licences de fabrication, des équipements et des sous-ensembles. En échange, les pièces fabriquées à l'Est seront exportées vers la France.

Mais tous les projets n'aboutissent pas. Parfois, les constructeurs apprennent à leurs dépens qu'ils doivent également tenir compte du facteur humain, des personnels qu'ils emploient. Ainsi, en 1968, quand l'anglais British Leyland Motor Corporation décide de « *mettre de l'ordre dans la maison* », la résistance est telle des syndicats et des shop-stewards que cela lui coûtera cher. Finalement, Leyland sera nationalisé en 1975.

Cette période d'agressivité des constructeurs va s'arrêter net, avec la crise des années 1973-1974 et le premier choc pétrolier. Le cartel mondial du pétrole (Eso, Shell, BP, etc) trouve pour la première fois en face de lui un groupe de pays producteurs unis, sous l'égide de l'OPEP. Celle-ci décide un embargo vers les principaux pays occidentaux, et font grimper les prix du brut : d'à peine 2 dollars le baril, prix imposé par les pétroliers, il passe à 10, 20, 30 et 40 dollars le baril en quelques années.

Dans l'industrie automobile, la production de voitures baisse, ce qui renchérit le coût unitaire pour les constructeurs. Une nouvelle bataille, de nouvelles alliances se forment. Citroën doit passer sous le contrôle de Peugeot. Renault récupère Berliet, qui fusionne avec la Saviem et forme RVI (Renault véhicules industriels).

Aux Etats-Unis, il leur faut en plus investir d'urgence vers des modèles moins consommateurs de pétrole. L'Américain Ford entre dans le capital du japonais Mazda et atteint les 25% en 1979. Puis c'est au tour des Américains de subir des coups. Chrysler doit vendre ses filiales étrangères, notamment Chrysler-Europe : c'est PSA Peugeot-Citroën qui le rachète et le renomme Talbot. Mais PSA a vu trop gros, et doit finalement dissoudre Talbot. PSA se retrouve au bord de la faillite, et c'est l'Etat français qui va l'aider à y échapper.

Le quatrième constructeur américain, American Motors est obligé de s'allier à Renault en 1979. Mais Renault, lui aussi a vu trop gros. Lancé dans une course au grossissement, lourdement endetté, il se retrouve dans le rouge en 1983-84. Il doit rendre American Motors à Chrysler et à nouveau, l'Etat intervient. PSA décide de reprendre Chrysler Europe, pour que ce ne soit pas un concurrent qui le fasse à sa place. En Angleterre, BLMC doit être nationalisé en 1977 et signer un accord avec Honda en 1979. L'Angleterre, jusque-là troisième producteur mondial, recule et se voit doublée par l'Espagne. Enfin, Renault, PSA, Fiat cèdent leurs parts en Argentine aux constructeurs locaux, car les marchés se sont effondrés.

Le marché automobile reprend des couleurs dans la seconde moitié des années 1980, en même temps que gonfle une bulle spéculative. Tous les constructeurs qui en ont les moyens repartent alors à l'assaut. En Italie, Fiat absorbe Alfa Romeo en 1987, puis Innocenti en 1990. Ford prend le contrôle d'Aston Martin en 1987, de Jaguar en 1989. Renault et Volvo s'allient en 1990, avec l'objectif de fusionner.

Et puis en 1990, la bulle éclate. Les constructeurs spécialisés sont les plus secoués : Saab se vend à General Motors, Volvo est affaibli, ce qui remet en cause sa fusion avec Renault. Au même moment, le bloc soviétique s'effondre : les constructeurs locaux sont mis en vente. Volkswagen rachète le tchèque Skoda en 1991, Fiat s'offre le polonais FSM en 1992.

Années 1990 : ce sont des années fastes pour les industriels. Les capitaux sont libérés, les entreprises encore nationalisées sont privatisées, et les travailleurs subissent les déréglementations. C'est la mondialisation dans sa dernière version. Pour tous les capitalistes, il n'y a plus qu'une idée fixe : il faut être partout dans le monde. Les constructeurs automobiles en profitent pour reprendre la main sur les filiales qu'ils avaient dû abandonner en Amérique latine. Fiat met au point un véhicule destiné aux pays pauvres, maintenant appelés émergents, la Palio.

Mais la bulle du crédit éclate dans une partie des pays émergents, on la nomme crise asiatique, bien qu'elle ne concerne ni l'Inde, ni la Chine. Elle fait des ravages chez les constructeurs coréens, mais aussi chez les japonais Nissan, Mitsubishi, Mazda, Isuzu. Et ce sont les capitalistes occidentaux qui vont en bénéficier. Ainsi Hyundai absorbe Kia et Asia en faillite en 1998, mais doit à son tour céder une part de son capital à Daimler-Chrysler. General Motors entre dans le capital des japonais Suzuki et Subaru puis prend le contrôle du coréen Daewoo en 2001. Ford prend le contrôle du capital de Mazda. Renault s'allie à Nissan qui doit fermer de nombreuses usines au Japon, et rachète le roumain Dacia en 1998 puis le coréen Samsung en 2000. Daimler-Chrysler prend 37% du capital de Mitsubishi en 2000.

Parallèlement, éclate la bulle de l'internet. Elle touche Chrysler contre lequel a lieu un raid en bourse. Chrysler doit alors se jeter dans les bras de Daimler en 1998. British Aerospace cède Rover à BMW en 1999, après quoi BMW rachète Rolls-Royce. Mais au bout du compte, BMW devra assez vite se défaire de Rover en le revendant pour une livre symbolique. Pendant ce temps, Volkswagen s'empare de Bentley et relance la marque Bugatti. Volvo se vend à bon prix à Ford en 1999. C'est aussi dans cette période que les géants, Ford et General Motors aux Etats-Unis, Fiat en Italie, se séparent de leurs filiales équipementières (respectivement Visteon et Delphi pour les deux Américains), au nom de la seule valeur des actions comme nouveau dogme qui remplace maintenant la valeur des outils de production comme moyen d'évaluer la valeur de l'entreprise.

A la veille de la crise qui éclatera en 2007/2008, le bilan de ce gigantesque jeu de Monopoly à l'échelle du monde est qu'un énorme oligopole, un groupe d'à peine quinze constructeurs d'échelle internationale, se partage maintenant la production d'environ 50 millions de véhicules particuliers et utilitaires sur la planète. Des milliers de constructeurs, qui ont souvent eux-mêmes fait fortune, ont disparu.

Et puis, il y a évidemment la crise de 2008-2009. On a noté lors de cette crise, que les Etats des pays riches sont venus au secours de nombre de banques, d'institutions financières, et d'une seule industrie, l'industrie automobile. C'est que cette crise est une crise du crédit, crédits délivrés trop abondamment depuis trop longtemps, crédits dans l'immobilier, dans l'automobile, et dans l'ensemble de l'économie. Or, deux voitures sur trois sont vendues à crédit. En France, Renault et Peugeot PSA ont des filiales bancaires chargées de cette activité, respectivement RCI Banque et BPF. Ces banques recevront une aide de l'Etat, mais c'est surtout l'industrie elle-même qui est aidée, avec quelque 8 milliards d'euros distribués aux constructeurs. L'ensemble de l'industrie automobile européenne demande 40 milliards € d'aides aux Etats.

Sur les 257 000 emplois chez Peugeot-Citroën, Renault et les équipementiers comme Michelin, Continental-Schaeffler, Valeo, Faurecia et autres, plus de 28 000 nets ont été supprimés sur les huit premiers mois de 2009. Ces suppressions ont été obtenues pour 14% par des délocalisations, 27% des fermetures de sites et 42% des réductions d'effectifs, parfois liées à une reprise. Et ces chiffres ne tiennent pas compte de la sous-traitance, secteur qui compte 400 000 emplois en PME.

Aux Etats-Unis, les trois grands de l'automobile, déjà affaiblis avant cette crise, et particulièrement General Motors, sont au bord de la faillite et font également appel à l'Etat. En décembre 2008, General Motors et Chrysler obtiennent 15 milliards de dollars (11,5 milliards €) sous forme de prêts à 7 ans. Mais une bonne partie seront converties en dons de fait. Les constructeurs s'engagent à « restructurer » en profondeur leur industrie, en échange de quoi ils pourront ensuite recevoir de nouvelles aides.

C'est aussi dans le cadre de cette crise et de la montée en puissance de la concurrence mondiale, que l'on verra le japonais Toyota devoir rappeler début 2010 près de 7 millions de voitures, suite à 275 accidents et 18 morts recensés aux Etats-Unis depuis 1999, en raison de défaut sur la pédale d'accélération.

Le choc de la crise de 2008 transforme en fumée une valeur en bourse de l'ensemble de l'industrie automobile qui atteint les 120 milliards d'euros (180 milliards de dollars) en août 2008. L'industrie mondiale de l'automobile voit deux des trois géants américains descendre complètement de rang : Chrysler et surtout General Motors, qui a dominé le marché mondial pendant 77 ans, n'ont plus la même taille. Du coup, la Chine se retrouve le premier exportateur de voitures en 2009.

Fiat essaye en 2009 de se lancer dans un grossissement, en entrant dans Chrysler. Fiat considère qu'il doit dépasser son stade de 2009, avec ses 2,2 millions de véhicules, car seuls survivront les groupes atteignant 5,5 ou 6 millions. Enfin, c'est Volkswagen qui se lance dans la course au premier : il annonce fin 2010 son ambition de dépasser Toyota, premier mondial, avec

8,9 millions de ventes en 2008, au plus tard en 2018, de vendre alors 10 millions de véhicules par an. Volkswagen prévoit d'investir 52 milliards d'euros d'ici 2015, en Allemagne, en Chine, en Amériques du Nord et du Sud, en Russie.

Si l'on regarde toute cette histoire avec un peu de recul, on constate que l'industrie automobile, à l'image de chaque entité dans le monde capitaliste, est l'objet d'une guerre permanente à l'échelle mondiale. C'est un gigantesque appareil productif en guerre permanente qui est chargé de nous produire des automobiles. Les alliances ne servent qu'à la stratégie de cette guerre, à contrer une attaque prévisible ou que l'on craint, ou à se préparer à attaquer soi-même.

Combien de vies de salariés ont été gâchées, combien de personnes ont été licenciées, ou mises en chômage technique, combien d'investissements, de machines, voire d'usines comme celle de Renault Vilvorde (Belgique), ont été détruites ? Comment chiffrer ces gâchis gigantesques, tout à fait analogues aux destructions qui s'opèrent lors d'une guerre tout court. Impossible de chiffrer non plus le gâchis que constitue le fait que des armées d'ingénieurs ne travaillent qu'à cela, préparer la prochaine bataille commerciale ou financière, ce qui n'est pas la même que réfléchir à une production rationnelle de moyens de transport. Le problème, c'est qu'il ne peut guère en être autrement avec la concurrence capitaliste.

Le fonctionnement de l'industrie est tout sauf rationnel, tout sauf régulier. En permanence, le souci de faire face aux dangers que représentent les autres amène chaque groupe capitaliste du secteur à prendre des dispositions : tenter de grossir, d'acheter ou de battre tel ou tel autre. Régulièrement, chaque groupe a ainsi tendance à développer, s'il le peut, ses capacités de production, en espérant prendre une part plus importante du marché au détriment de tel ou tel autre. Mais comme le raisonnement que fait l'un d'eux est immédiatement suivi d'une réplique du même ordre par les autres, il s'ensuit que, régulièrement, de manière obligatoire, forcée, l'ensemble de cette industrie se retrouve en surcapacité : trop d'usines fabriquent trop d'automobiles. Pour rien, ou plutôt pour leur guerre.

On entre alors dans une autre partie de ce cycle : des baisses de capacités productives, chômage partiel, fermetures d'ateliers, de chaînes de production, d'usines, de filiales. C'est la partie « défensive » du cycle. Ceci va durer jusqu'à ce que de nouvelles opportunités de repartir à la hausse apparaissent ou semblent apparaître. Et à nouveau, on entre dans un cycle offensif : fusions, acquisitions, réorganisations en vue de faire de nouvelles « *économies d'échelle* ». Mais là encore, les travailleurs qui sont à la base de la production auront servi de chair à canon, pour faire tenir coûte que coûte « *leur entreprise* », pendant qu'on leur présente les travailleurs des entreprises concurrentes comme leurs adversaires ou ennemis, sous couvert de nationalité, ou même de culture différente.

Derrière ce gigantesque gâchis économique, existe évidemment un gâchis humain. On nous en montre de temps à autre une image télévisée, lors des licenciements ou de luttes que l'on nous présente chaque fois comme désespérées. Mais pour comprendre ce qui se passe sur le plan social et sur le plan humain, il nous faudra distinguer d'une part selon les périodes historiques, d'autre part selon les grandes couches au sein de la classe ouvrière, et faire une distinction entre aristocratie ouvrière et masse ouvrière.

Dans un premier temps, la concurrence basée sur le taylorisme et la course au gigantisme amènent les constructeurs à édifier des lieux de concentration considérables de personnels ouvriers, plusieurs milliers, puis plusieurs dizaines de milliers sur un même site. Le travail se passe alors dans des conditions déplorables pour une grande majorité :

« Dans les ateliers de presse et d'usinage, l'agression quasi permanente du bruit, de l'odeur des huiles de coupe, du va-et-vient incessant des chariots de manutention, des balancelles tournoyant au-dessus des têtes, des ponts roulants... Sur les lignes d'assemblage où les ouvriers travaillaient souvent au coude à coude, l'hostilité sourdait de la monotonie des gestes mille fois répétés, des cadences jugées par certains trop rapides, du strict assujettissement de l'homme à un processus de production dont il n'était qu'un maillon anonyme. » (Jean Sauvy, dans L'Industrie automobile, Que sais-je 714)

Une proportion importante des ouvriers est alors peu qualifiée, formée en quelques heures ; ce sont les fameux O.S., ouvriers « spécialisés ». *« On ne vous demande pas de penser, il y a des gens ici qui sont payés pour ça ! »* leur disait-on. Certes, le niveau des rémunérations est alors relativement élevé, par rapport aux autres branches industrielles, mais les conditions de travail et de soumission dans l'usine vont faire de ces lieux des foyers d'agitation ouvrière. Cela commence par des réactions individuelles ou consistant à dégrader le travail fourni : coulage, absentéisme, altercations avec la maîtrise, changement fréquent d'employeur.

Puis une résistance plus collective va s'étoffer, parfois spontanée au niveau d'un atelier, d'une équipe, sinon organisée en lien avec un syndicat, un groupe politique. Cette période connaîtra son apogée avec la Révolution d'Octobre en Russie en 1917, dont les échos se répercutent à l'échelle du monde. Les grèves des usines Fiat à Turin à la fin de la guerre prennent un caractère insurrectionnel. C'est l'idée de vouloir changer la société elle-même, et le type même du pouvoir politique qui assure la vie du capitalisme, qui émerge alors.

Effrayés par cette découverte, les grands patrons vont céder, notamment en 1936, et permettre l'établissement de contrats collectifs valables pour l'ensemble des personnels, une amélioration des conditions de travail. Mais aux Etats-Unis, Ford ou General Motors voulurent conserver un contrôle absolu. Les directions usèrent contre les travailleurs et leurs syndicats de méthodes ouvertement violentes. Il fallut de très dures grèves d'occupation en janvier et février 1937 pour que le syndicat UAW soit enfin accepté.

Une fois la Seconde guerre passée, les divers patronats vont confirmer et généraliser l'acceptation de grands syndicats, cherchant à les intégrer à la vie et aux intérêts de l'entreprise. Dans le même temps, ils vont favoriser le développement d'une aristocratie ouvrière, formée souvent de corporations dans telle ou telle spécialité de travail, que les Trente glorieuses contribueront à pérenniser.

L'ARISTOCRATIE OUVRIERE, UNE PUISSANCE DANS L'AUTOMOBILE

Comme dans tous les secteurs importants de l'industrie, le capitalisme a laissé se développer dans l'industrie automobile, comme dans les chemins de fer ou ailleurs, une forme d'aristocratie ouvrière, qui a notamment pour avantage de représenter une partie du monde du

travail qui se sent liée aux destinées de son entreprise. Dans les moments difficiles, ce sont les autres catégories, ouvriers non spécialisés, travailleurs en intérim, ceux des entreprises sous-traitantes, ceux auxquels on ne pense pas toujours, car on en parle peu, qui sont employés dans les pays à bas salaire, et sont les premiers à qui l'on demande des sacrifices.

Quand les difficultés atteignent des sommets, ce sont l'ensemble des catégories qui peuvent être atteintes. Ce n'est pas ici le lieu, mais il serait intéressant d'analyser les différences de comportement en ce cas selon les diverses couches sociales du monde du travail. La combativité et l'habitude de l'organisation est importante dans l'aristocratie ouvrière. Les autres couches sont acculées à des grèves dites « *sauvages* », plus rares, moins encadrées, voire pas du tout, par les organisations syndicales reconnues par le patronat.

Mais l'intérêt politique subsiste néanmoins d'avoir constitué une aristocratie ouvrière. En effet, de l'existence sociale de cette aristocratie découle presque mécaniquement l'existence, et la reproduction de syndicats qui représentent ses intérêts et sa manière de voir. Or, en cas de situation sociale très tendue, comme une fermeture de site, il est vital que l'idée socialiste ne soit pas exprimée de manière organisée, efficace et avec une certaine autorité. Et c'est bien ce qui se passe.

Chaque fois que les salariés sont jetés à la rue, on voit les syndicats cautionner encore et encore la logique capitaliste. On ne les voit jamais remettre en cause la propriété privée qui est la base de cette possibilité pour les patrons de licencier ou d'embaucher, selon leurs calculs et leur intérêt privé. Jamais donc on ne parle d'une autre organisation possible de la société, où l'emploi pourrait être garanti pour tous, et où, en cas de nécessité, en cas de baisse d'activité, des ventes, etc, il suffirait de répartir les emplois entre les secteurs pour le garantir à tous. Car cela signifierait une obligation d'embauche pour le patronat, ce qui est encore une atteinte à leur liberté d'entreprendre selon leurs seuls intérêts privés.

L'aristocratie ouvrière est donc capable de radicalité pour ce qui est des moyens de lutte (exemple des Continental en France lors de la dernière crise), mais cette radicalité cache une absence totale de remise en cause du système, et pas même une réelle dénonciation de celui-ci. C'est donc finalement une caution pour ce système, même lorsqu'il porte atteinte à ceux qu'il a relativement privilégiés.

Nous nous contenterons de donner ici deux exemples, en France et aux Etats-Unis, pour montrer l'importance décisive sur le plan des idées, donc des revendications et des objectifs de lutte. Voici d'abord, pour illustrer le cas de la France, des extraits de *Partisan* daté de janvier 2009, qui reprend un extrait de leur brochure de 1985 « *L'automobile et la crise* ».

Le contexte d'abord : « *Fin 1983, 2900 licenciements étaient décidés à Talbot-Poissy. Face à la résistance des travailleurs, le gouvernement –Premier ministre Mauroy, Président Mitterrand, tous deux du Parti socialiste)- qui a d'abord approuvé le plan, transige sur 1000 licenciements en moins, et un volet social reposant sur une formation pendant quelques mois. Le gouvernement reprend au bond la revendication d'une aide au retour, réclamée par quelques travailleurs immigrés. Ralite, qui est ministre PC du Travail, donne son aval à ces mesures. Krasucki, qui affirmait avant « Il n'y aura aucun licenciement », et Sainjon, qui doutait « Serait-il possible que la Gauche fasse comme la Droite ? » acceptent la solution proposée par le*

gouvernement, avec l'argument « Mieux vaut 2000 que 15 000 ». Cette gestion sociale des licenciements, assortie d'une formation bidon, et d'une aide au retour, a été reprise à l'automne par la direction de la Régie Renault. C'est le projet des CFR, Contrat Formation Reclassement.

Puis Partisan écrit ce commentaire : « Avec l'approfondissement de la crise, le PC et la CGT poussent toujours plus loin leur activité de conseillers en matière de gestion. Ils proposent une gestion « pour une autre stratégie de compétitivité, de recherche, de croissance de la production ». Ils reprochent aux patrons de ne pas « rechercher l'efficacité de l'emploi et des dépenses d'investissements en machines, équipements automatisés ». « Il faut donc », écrit Albeher (CGT) dans *Economie et Politique*, « à partir de leurs propres arguments et de leurs indicateurs, élever le débat et les acculer par des propositions encore plus argumentées pour inverser la stratégie de compétitivité ».

Partisan rappelle également le vieux mot d'ordre du PCF et de la CGT « *Produisons français* », qui lui aussi divise les travailleurs. Il reste sous-jacent, et est devenu plus qu'un mot d'ordre, une évidence quasi nationale que tout responsable politique ou financier peut utiliser, selon ses calculs. Mais pour le monde ouvrier, c'est un poison, car il contribue à faire un adversaire, un ennemi, un danger de l'ouvrier qui fait le même travail, la même production, et qui est de fait un frère. Le pire est évidemment quand cela se fait au détriment de plus exploité, ce qui, vu d'un pays impérialiste comme la France, est bien souvent le cas. Ce genre de mot d'ordre tend à éliminer même la compassion la plus élémentaire pour le sort des travailleurs de l'autre côté de la frontière, qui devrait aller de pair avec l'idée de solidarité.

Cela dit, si Partisan dénonce clairement les directions du PC et de la CGT, ils ne disent pas ici que leurs actes correspondent au fond exactement à la mentalité de l'aristocrate ouvrier. Que le PC et la CGT se placent en conseillers de la direction de l'entreprise correspond au fait que l'aristocrate ouvrier, de par sa place relativement privilégiée dans la vie de l'entreprise, et s'il ne fait pas le travail de conscience de s'en détacher et de penser au nom de l'intérêt social général, va effectivement juger, apprécier les actes de sa direction en se plaçant comme ayant en charge de veiller au bon fonctionnement de celle-ci, ce qui dans le monde mouvant de l'entreprise signifie se poster en permanence d'un point de vue de surveillance et de vigilance pour juger et imaginer en permanence une alternative meilleure pour la vie de l'entreprise, bref être le meilleur conseiller, car il est particulièrement bien placé.

C'est l'un des traits essentiels de l'aristocratie ouvrière. Jamais elle ne pourra imaginer une seconde un monde sans sa place telle qu'elle est, donc sans l'entreprise telle qu'elle fonctionne. C'est cette manière de voir, parce que c'est la seule qui est exprimée librement, et reprise par tous les grands médias dont usent maintenant l'entreprise, qui intoxique à son tour la masse ouvrière. Et que celle-ci reprend, mais d'une manière encore sensiblement différente, sur un ton de désespoir, là où l'aristocratie ouvrière, elle, se sent les moyens de faire bouger les choses, du fait de sa place et de la haute idée qu'elle se fait d'elle-même. Haute idée qui interdit au passage à l'ouvrier de base, à celui qui n'est pas qualifié, à celui aussi qui est là provisoirement (interim), de se rendre compte que sa place est tout aussi importante pour la survie et le bon fonctionnement du système, et que tous devraient donc avoir une haute idée, globalement, au lieu de cette idéologie élitiste qu'infuse l'aristocratie ouvrière.

Voyons maintenant l'attitude du syndicat américain UAW (United Automobile Workers), chez General Motors, en pleine crise, début 2009. L'entreprise est alors sur le point de déposer le bilan. La direction, les représentants de l'Etat américain et ceux du syndicat concoctent un plan de sauvetage. Il prévoit de manière qu'on peut dire malheureusement « classique » de ramener de 70 000 à l'époque à 40 000 fin 2010 les effectifs salariés de GM, de fermer 25 sites sur 56 et de voir la disparition des deux cinquièmes des concessionnaires qui emploient 190 000 personnes.

Mais il y a autre chose. Ce plan prévoit d'annuler les sommes dues par l'entreprise au fonds de retraite des salariés, qui est géré par le syndicat. Ce sont ainsi 20 milliards de dollars de retraites qui sont mis purement et simplement à la poubelle. En échange, le syndicat obtient une part de 40% dans le capital de la société. Difficile de se comporter plus que cela comme un patron !

Mais si on reprend un peu l'histoire des syndicats américains, on s'aperçoit de la continuité de cette attitude. Ainsi, la structuration même de l'industrie automobile américaine (analogue de ce point de vue à l'Europe et au Japon) a été le fruit d'une intense collaboration entre le patronat et le syndicat UAW. Au début des années 1970, les usines d'équipementiers représentaient à peu près 25% des emplois de production aux USA, et les trois grands constructeurs en détenaient donc 75%. Mais à la suite de la récession du début des années 1980, on passe à 40% du côté des équipementiers au lieu de 25%. Ce chiffre grimpera à 50% début des années 1990, 60 ou 70% en 2000.

Les emplois les mieux payés restent chez les trois grands, mais leur nombre diminue. Pour parler de manière cynique, le nombre des privilégiés diminue, et comme c'est une logique qui va dans le sens du privilège, eh bien, cela peut se passer, et se passe avec l'assentiment des organisations syndicales qui adhèrent à cette idée-là, au lieu de socialisme ou de défense toujours solidaire des plus mal lotis.

En effet, une fois que les plus gros des équipementiers, Delphi, Visteon, Lear ont pris leur indépendance, ils ont à leur tour opéré le même processus, en externalisant une bonne partie de leur production auprès de sous-traitants. Après quoi, ils ont établi une nouvelle grille de salaires, à la baisse, pour leurs nouveaux embauchés. Ainsi en 2000, American Axle divise ses salaires d'embauche presque par deux dans deux de ses usines, puis étend la mesure aux autres en 2004. Delphi et Visteon imposent aussi une seconde grille de salaire, acceptée par le syndicat. Et l'on voit les dirigeants syndicaux vendre ces accords comme un moyen pour les salariés déjà embauchés de protéger leurs propres emplois et leurs propres salaires.

Après quoi, une fois que Delphi, Visteon et American Axle eurent ainsi ouvert la porte aux baisses de salaires, ce sont cette fois les trois grands, GM, Ford et Chrysler, qui se mettent à en faire autant. En 2007, la direction du syndicat UAW va les aider à imposer un accord contenant une grille spéciale pour les nouveaux embauchés. Après quoi on va voir cette fois le japonais Honda annoncer qu'il appliquera la même grille salariale au rabais pour les nouvelles embauches de ses usines...

Détail très concret ; lorsqu'en début 2008, tous les constructeurs se mirent à proposer à leur personnel de partir volontairement avec une prime ou de prendre une retraite anticipée, on a vu chez Ford Rouge la direction convoquer les plus âgés, les obliger à assister à une réunion avec

leur chef, puis à se rendre au local syndical pour y entendre un discours sur la prime de départ et la retraite, discours mené toujours au nom de la « survie » de l'entreprise.

Après de tels accords, et ces nouvelles grilles de salaires, chaque crise qui viendra dans l'avenir, avec son lot de licenciements, de fermetures, etc, puis de nouvelles embauches, sera l'occasion de mettre un coup d'accélérateurs à la baisse globale des salaires et de la masse salariale dans l'usine au moment de reprendre des embauchés. La crise est déjà, en soi, le moment où la production capitaliste se « rationalise » : où les moins compétitifs sont éliminés, où les plus gros grossissent, et où, sauf sursaut social, les conditions sont pressurées pour le monde du travail. Voilà donc que les syndicats issus de l'aristocratie ouvrière contribuent à faciliter cette gestion de la crise pour « leur » entreprise.

(Voir sur l'ensemble de ce sujet *Lutte de Classe n°116 novembre 2008, qui reprend un article de The Spark dans le n° 60 de Class Struggle*, même s'ils n'envisagent pas le lien entre cette politique et l'existence d'une aristocratie ouvrière, que ces organisations se refusent à distinguer de la masse ouvrière)

LE MONDE DU TRAVAIL OUBLIE DE L'HISTOIRE

Voici maintenant quelques témoignages de ce que peuvent avoir à subir ou à affronter les travailleurs de l'automobile qui ne se situent pas dans l'aristocratie ouvrière, et de manière plus générale la réalité vivante de ceux qui subissent de plein fouet les décisions de restructurations, alliances, fusions et autres fermetures, qui sont au fond de purs et simples mouvements de capitaux.

On trouve dans Le Monde daté 4 mars 2009 une contribution de Jean-Pierre Durand, professeur de sociologie au CNRS. Il rappelle qu'à la veille de la dernière crise, derrière les bénéfiques annuels records de l'industrie automobile jusque 2007 (entre 2 et 6 milliards pour les groupes européens), se cache une répartition « injuste » de la valeur produite. Le monde ouvrier de l'automobile a du subir une « réduction considérable du nombre de salariés et en particulier d'ouvriers sur les sites de production depuis trente ans : Renault-Flins qui produit la Clio est passé de 23 000 salariés dans les années 1960 à 3500. A Peugeot-Sochaux les effectifs chutent de 42 000 salariés en 1978 à un peu moins de 18 000 aujourd'hui.

Ces réductions ne tiennent pas seulement au progrès technologique qui substitue des robots ou automates aux hommes, explique-t-il ; ces chutes des effectifs ouvriers proviennent à la fois des délocalisations vers les régions à bas coût de main-d'œuvre et du développement de la sous-traitance (les constructeurs ne produisent plus que 30% de la valeur ajoutée en interne contre 70 ou 75% dans les années 1970). Chez la plupart des sous-traitants et en particulier chez ceux de 2^e ou 3^e rang, il n'y a pas de syndicats, mais de très forts taux d'intérimaires corvéables à merci : les coûts salariaux peuvent y être de 30 à 50% inférieurs à ceux pratiqués chez les constructeurs.(...) Pour chaque salarié, la concurrence avec les autres lieux de conception ou de fabrication des voitures a fait de la conservation de son emploi la première des urgences. (...)

C'est ce qui explique que les directions ont pu imposer la disparition des encours ou des stocks-tampon qui permettaient aux ouvriers de « respirer » sur la ligne de montage. « *La fin des*

encours signifie que si un maillon sur 100 ou 200 hommes ou postes de travail) fait défaut, toute la ligne s'arrête, entraînant des surcoûts importants. Cette fragilisation de la production est volontaire et constitue une machine infernale construite par les directions d'entreprise pour mobiliser leur personnel ; qui plus est, ce modèle organisationnel s'accompagne d'une réduction drastique des effectifs.

Ce modèle fonctionne aussi bien sur la ligne de montage qu'entre ateliers ou services ou que dans les bureaux de conception (management par projet, travail collaboratif). Plus encore, ce sont souvent les collègues qui font pression sur les plus faibles parce qu'ils ne tiennent pas les rythmes ou qu'ils multiplient les non-qualités (...)

Du coup, « dans les ateliers de montage des constructeurs ou des sous-traitants où la main d'œuvre est la plus nombreuse, les ouvriers sont usés à partir de 37-40 ans : dans un cycle de travail d'une minute, ils peuvent faire jusqu'à quinze opérations mesurées en centièmes de seconde ! Le temps utile, c'est-à-dire le temps productif de valeur, peut dépasser 85% sur certains postes de travail. Alors c'est entre 40 et 55% des ouvriers-monteurs qui ont des « restrictions médicales » (selon les usines), qui devraient leur interdire certains postes. Mais si les ouvriers font valoir ces restrictions auprès des équilibrateurs de postes, ils sont étiquetés comme tire-au-flanc et seront les premiers de la liste du prochain plan social. »

Comment une crise comme celle de 2008 se répercute-t-elle ? Lutte Ouvrière du 25 septembre 2009, en donne une idée concernant Renault Cléon, France. On voit comment la direction gère l'impact de la crise de 2008-2009 en jouant sur les diverses couches sociales, intérimaires et embauchés, au sein de la même usine : « La baisse de production à l'usine s'est faite en deux temps. Dès la fin de l'année 2007, et au début de 2008, avec les hausses très importantes du prix du carburant, les ventes des moteurs produits à Cléon ont reculé, d'autant que ceux produits à l'usine sont de gros moteurs diesel surtaxés. Puis, un deuxième recul s'est produit avec l'éclatement de la crise et le recul des ventes.

Les premiers touchés ont été, comme à l'accoutumée, les intérimaires, dont les contrats n'ont pas été renouvelés. Dès juillet 2008, il n'y avait presque plus d'intérimaires. Des centaines de jeunes se sont vus ainsi licenciés, et sont allés rejoindre les rangs des chômeurs. Puis plusieurs dizaines de prestataires de services ou de travailleurs d'entreprises sous-traitantes ont vu leur contrat stoppé net. Dans le même temps, la direction a puisé très largement dans les RTT, une façon de faire payer aux travailleurs la baisse de production avec leurs congés.

Puis, à partir de novembre 2008, est arrivé le chômage partiel. D'abord dans les secteurs de production, puis dans les bureaux qui se sont vus également imposer des jours de chômage de façon régulière, une fois par semaine aujourd'hui avec des vendredis « usine fermée ». La situation n'est pas rigoureusement identique pour toute l'usine. Chaque bâtiment, chaque atelier est touché de façon un peu différente. Mais en moyenne, les travailleurs de production ne travaillent que trois jours par semaine... Cela depuis maintenant presque un an. Dans quelques ateliers, certains postes de travail sont même tenus par deux salariés en rotation une semaine sur deux. Ils sont alors la moitié du temps au chômage.

Car il ne faudrait pas croire que lorsqu'il y a du chômage partiel, la production ne sort pas. En fait, très souvent, la direction ne met qu'une partie de l'atelier au chômage, laissant à

ceux qui sont présents le soin d'assurer la production. La flexibilité et la productivité, le « rendement opérationnel » comme ils disent, ont ainsi augmenté de façon importante.

De plus, le chômage partiel étant pris en charge en très grande partie par l'Etat et les Assedic, l'entreprise fait de grosses économies. Cet été même, une partie de nos congés déclarés chômés ont été payés par les Assedic avec l'argent de nos impôts et de nos cotisations donc. Depuis la rentrée des congés, il y a même des heures de formation obligatoires... durant les jours chômés. C'est encore les Assedic qui nous payent pour aller à l'usine, où on nous apprend à produire de façon plus efficace (...) »

Il est également utile de rappeler qu'à la suite d'une grève chez PSA, Peugeot France, on a appris en 2008 comment le patronat, tout en se faisant une guerre destructrice pour la main mise sur le capital, est également capable, en cas de grève, de faire jouer solidarité entre groupes capitalistes concurrents, de manière discrète mais efficace. On a su en effet que PSA avait reçu de l'UIMM, l'Union des Industries et métiers de la métallurgie, le syndicat patronal de la métallurgie française, un chèque de 550 000 euros. Selon PSA, cela provient d'une caisse qui sert « d'entraide professionnelle face aux conflits sociaux ».

Pour terminer ce chapitre consacré à ceux à qui les médias ne donnent jamais la parole, sauf si elle est totalement désespérée, voici quelques exemples de ce que peuvent vivre les ouvriers de Renault ou Peugeot hors de France.

- novembre 1998, des travailleurs de chez Renault, suivis par d'autres chez Fiat, Bosch, Valeo, Mercedes, se mettent en grève en Turquie, car dans ce pays, on est obligatoirement affilié à un syndicat quasi-officiel, le syndicat Turc Metal, avec une cotisation prélevée sur le salaire, et une adhésion qui se fait devant notaire. Les travailleurs se battent pour avoir le droit d'adhérer à un syndicat de choix, et ils veulent adhérer au syndicat Disk, qui est pour le libre choix du syndicat par les travailleurs. Renault licencie 20 d'entre eux, considérés comme des meneurs.

- octobre 1999 : Nissan annonce la suppression de 21 000 emplois sur trois ans. Le constructeur japonais ferme cinq usines et réduit ses capacités de production de un tiers. Qui décide ? Carlos Ghosn, envoyé par Renault pour, je cite, « redresser » le groupe japonais. Il s'agit d'économiser 1000 milliards de yens (8,7 milliards d'euros).

A ce plan, déjà rude, Ghosn en ajoute un autre, plus violent. L'industrie japonaise emploie en 1983 193 000 personnes chez les dix constructeurs automobiles, mais il faut y ajouter plus d'un million qui travaillent chez les sous-traitants, pour un salaire de 60 à 70% plus bas. Ghosn veut taper là-dedans ; il impose une restructuration de ces petites entreprises, où celles de troisième degré peuvent n'employer que quatre ou cinq personnes. Ghosn fait retirer les capitaux de Nissan, histoire de récupérer 240 millions d'euros, de l'argent frais. Le Monde écrit pudiquement : « le coût social sera élevé ».

- avril 2001 : Renault, en Roumanie, cette fois, s'est installé sous la forme de sa filiale Dacia, pour fabriquer une voiture très bon marché à 5000 €. L'arrivée de Renault a radicalement changé la technologie et rendu l'usine performante. Mais le salaire est de 700 francs, 107 euros, par mois, pas mieux que la moyenne nationale. Les accidents sont nombreux, aucun équipement d'urgence médicale, les maladies professionnelles sont légion. Et par-dessus le marché, Renault

prévoit de licencier en trois ans 11 000 des 27 500 employés. Et pour obtenir des crédits de la Commission européenne, il fait appel à un bureau de consultants parisiens, histoire de présenter un dossier de soi-disant « *reconversions professionnelles* ».

• janvier 2010 : usine Dongfeng, deuxième constructeur chinois, à Shiyan, partenaire de Renault Trucks, qui fabrique des camions haut de gamme. « *En 2000, explique un ingénieur, il y avait encore des grands mouvements de grève, des sabotages même, et l'on ne savait pas si on pouvait faire confiance aux opérateurs (...) Et puis leur niveau de formation n'était pas le même qu'aujourd'hui, il y avait beaucoup d'erreurs* ».

Maintenant, expliquent les responsables de l'entreprise, la confiance règne. En France, pour un même travail, on avait écarté l'idée de mettre un contrôle humain en bout de chaîne, de peur qu'une complicité se crée entre travailleurs, ce qui aurait pu inciter à masquer les erreurs, et on avait dû inventer des systèmes automatiques, les « *détrompeurs* » : des capteurs placés devant le rangement des pièces pour valider le travail à l'approche des mains, ou des visseuses comptant le nombre de vissages et de tours accomplis pour s'assurer que le bon type de vis a été utilisé. Mais en Chine, pas de problème. L'entreprise a pu se contenter de mettre des contrôleurs.

Explication : cela est rendu « *possible par la forte surveillance exercée sur eux. En effet, pour obtenir leurs postes, ils ont dû répondre aux exigences d'une sélection spéciale qui est venue s'ajouter aux moyens de contrôle habituels en Chine : syndicat unique dont les responsables appartiennent souvent à la direction de l'usine, contrats de travail oraux qui empêchent concrètement une bonne partie des salariés de faire valoir leurs droits, appartenance à une entreprise d'Etat employant plusieurs membres d'une même famille et garantissant encore de nombreux services sociaux, etc* ». (Le Monde Diplomatique janvier 2010).

LES PROGRES DE L'AUTOMOBILE, MIRAGE OU REALITE ?

S l'on réfléchit un peu à la conception d'ensemble de l'automobile, et si l'on regarde son évolution dans le temps, on réalise que ce moyen de transport proposé pour les individus ou les petits groupes d'individus est resté étrangement semblable sur le fond à ce qu'il était déjà pratiquement à sa naissance.

Ainsi, la revue « *Problèmes économiques* » éditée par La documentation française, dans (numéro 2.891 du 18 janvier 2006) consacré à l'industrie automobile, écrit sous la plume de Matthias Holweg, chercheur à l'Université de Cambridge :

« *Il est frappant de constater que la technologie de propulsion n'a pratiquement pas changé depuis la naissance de l'automobile. Depuis que Carl Benz a breveté son prototype en 1886, on construit des voitures à partir d'acier montées sur des roues en caoutchouc, dotées de moteur à combustion interne essence ou diesel très semblables à ceux qu'avait inventés Nicolaus Otto et Rudolf Diesel en 1876 et 1894. Les voitures électriques étaient aussi répandues que les voitures à essence à la fin du XIXème siècle mais elles ont été reléguées à l'arrière plan après l'adoption généralisée des moteurs à essence d'Otto ou des moteurs diesel.*

Même les voitures à pile à combustible dont les premiers modèles opérationnels sont apparus au début des années 1970 n'ont pas connu d'améliorations majeures depuis. En d'autres termes, la technologie automobile n'a pas connu de progrès significatifs depuis le siècle dernier –l'architecture du produit, le mode de propulsion et les principaux systèmes sont structurellement presque identiques à ceux utilisés il y a un siècle. (structurellement identiques signifie que ces systèmes sont fondés sur les mêmes processus mécaniques, physiques et chimiques. La principale amélioration a été l'introduction du frein hydraulique en 1918 qui reste encore la norme aujourd'hui).

Les améliorations que l'on observe aujourd'hui sont davantage le fruit d'un processus continu d'amélioration que de révolutions technologiques. Même l'électronique, qui a envahi la carrosserie et qui est généralement l'élément le plus coûteux de la voiture, assiste les systèmes traditionnels, plutôt qu'elle ne les remplace.

Des dispositifs tels que l'ESP (Electronic Stability Program- Dispositif électronique de stabilité programmée), le système de freinage ABS (Anti-lock Brake System –Système de freinage antiblocage) ou le SCS (Système de contrôle de la stabilité) aident à la conduite du véhicule et au freinage mais ne remplacent pas les roues, les freins hydrauliques ou même le conducteur en tant que décideur en dernier recours. L'électronique seconde les systèmes mécaniques traditionnels afin d'augmenter la sécurité du véhicule. De la même façon, la sonde lambda, les systèmes de contrôle du moteur, l'injection électronique ont permis d'exploiter au maximum les capacités du moteur à essence mais n'ont remplacé aucun des principes dérivés du moteur conçu par Nicolaus Otto en 1876. En moyenne, les voitures actuelles ont entre 60 et 70 unités électroniques ; l'électronique compte désormais pour 30% de la valeur totale du véhicule contre seulement 0,5% en 1980 ».

En clair, l'introduction de l'électronique n'a pas permis une innovation sur le fond, mais une optimisation des performances des anciens organes. Au passage, elle a permis également de maintenir des prix qui sinon, comme tout objet dans le monde capitaliste, aurait plus vite perdu de sa valeur, donc de son prix.

Après des décennies passées où l'on a pris l'habitude de voir l'automobile toujours conserver les mêmes caractéristiques essentielles, l'on finit par penser que c'est ma foi un phénomène quasi naturel, que peut-être ce modèle de voiture est le mieux adapté à l'homme et à son mode de vie, qu'il n'y a au fond rien de mieux à faire et qu'il serait même aberrant de chercher à en sortir.

Mais on pourrait imaginer un autre monde, qui permettrait un autre mode de vie et où l'ensemble de la société pourrait décider de prendre un tournant majeur. Par exemple, la technique ne l'interdit pas, l'on pourrait envisager de créer un réseau routier à induction, sur le même principe que les cuisinières à induction : l'énergie du véhicule serait transmise par la route, sous laquelle des installations pourraient être placées. Ce véhicule électrique n'aurait alors besoin ni de batterie, ni d'être rechargée. Ce qui résoudrait une bonne part des problèmes que posent les technologies actuellement à l'étude sans que la population soit jamais associée, ni aux réflexions, ni aux décisions. On pourrait même y associer des systèmes au sol régulant les flux, empêchant les collisions. Bref, un rêve de circulation, mais les rêves ne sont pas vraiment en vogue dans le monde capitaliste.

LES FLEAUX DE L'AUTOMOBILE

La liste des défauts, des nuisances qu'apporte l'automobile, est particulièrement longue. En France, 12% des ménages, 7 millions de personnes, seraient exposées à un niveau sonore de plus de 65 décibels (grand magasin 60 décibels). L'automobile est le premier responsable du bruit, loin devant l'avion ou le train. L'automobile pollue et asphyxie de plus en plus les villes.

Un véhicule passe 92% de son temps à l'arrêt, la plupart des déplacements se font avec une seule personne à bord, alors qu'il est construit pour 4 à 7 places. : c'est dire si l'utilisation qui en est faite, particulièrement individualiste, mérite une réflexion.

Du point de vue des victimes directes qu'elle peut provoquer, l'automobile est un fléau qui touche l'ensemble de la planète : on a estimé le coût total des accidents de la route en 1998 dans les 27 pays les plus riches du monde à 420 milliards d'euros. La voiture tue 1 300 000 personnes dans le monde chaque année et en blesse 50 millions d'autres

En ville, la solution automobile est une véritable aberration. C'est d'abord là que la voiture pollue. Le rejet de CO₂ est de 2,5 kg par litre de carburant. Plus de 50% des trajets se font sur une distance de moins de 3 kilomètres, ce qui ne permet au moteur ni au catalyseur d'atteindre une température normale de fonctionnement ; l'essence sert davantage à porter à 90°C les 10 litres d'eau du circuit de refroidissement, les 5 litres d'huile du carter et une centaine de kilos de métal, qu'à faire avancer le véhicule.

La vitesse moyenne en agglomération est de 13 km/h. Le moteur fonctionne 5 à 6 fois plus longtemps que sur route pour parcourir la même distance, et il tourne à des régimes situés la plupart du temps hors de la plage optimale. Le trajet utile est majoré par les sens uniques, la recherche d'une place de stationnement. Sans parler des embouteillages. A chaque feu de circulation ou à chaque franchissement de dos ralentisseur, le freinage dissipe dans l'atmosphère l'énergie (cinétique) accumulée pendant l'accélération précédente, et libère de surcroît des microparticules nuisibles à la santé. La climatisation et autres équipements embarqués consomment 2 à 3 fois plus d'énergie que leurs équivalents domestiques, en raison du mode inefficace de production d'énergie à bord.

Alors, comment expliquer qu'une telle technologie, qui coûte bien cher à la société, se perpétue telle quelle, avec la plupart de ses défauts, depuis si longtemps ? A notre sens, les raisons sont de trois ordres : il y a d'abord la puissance économique que constitue l'industrie automobile et les autres qui lui sont liées ; il y a ensuite la place qu'a réussi à prendre l'automobile dans la vie sociale ; et puis, il nous faudra enfin dire quelques mots de la place qu'elle a pris également dans les cerveaux et dans les cœurs...

L'INDUSTRIE ET LES FREINS AU PROGRES

Les raisons qui peuvent expliquer le peu de progrès qu'a pu connaître le véhicule automobile sont nombreuses. L'industrie automobile est puissante, et ses intérêts généraux sont

indissolublement liés à ceux de nombreux autres secteurs de l'économie également très puissants : on peut citer les industries du pétrole (en France : Total, Technip), celle des pneumatiques (Michelin), les assurances (Axa), la gestion des autoroutes (Vinci), la construction de routes (Colas, numéro un mondial dans la construction de routes, par ailleurs filiale de Bouygues), mais aussi les banques pour les crédits, les fabricants de matériels électriques (batteries et autres), les aciéristes (Arcelor-Mittal), des plasturgistes, etc.

Si l'on totalise les Chiffres d'affaires des seuls groupes dont les noms ont été cités ici et qu'on y ajoute évidemment Peugeot et Renault, on parvient à un cumul de 420 milliards de chiffre d'affaires (pour 2009), soit 36% du chiffre total du CAC 40, les 40 plus importantes entreprises françaises.

On trouve d'autres moyens de tenter d'estimer le poids de l'industrie automobile. Ainsi H. Jaffe (cf bibliographie) calcule que, puisqu'il y a 550 millions d'automobiles dans le monde, et que le leur prix moyens est de 15 000 € neuf, la valeur totale mondiale des bagnoles est de l'ordre de 8000 milliards d'euros, 30% du produit national net mondial.

Aux Etats-Unis, avant que ce pays ne cède la place au Japon comme premier constructeur mondial, on recensait 3600 établissements en 1980, employant près d'un million de salariés dans l'industrie automobile, soit 4,5% de toute l'industrie américaine. Ce à quoi il fallait ajouter 775 000 personnes employées dans les branches travaillant pour l'automobile (103 000 pour le pneumatique, 10 000 dans le textile, 10 000 pour la fabrication de récepteurs radio et télé). A cette époque, l'industrie automobile consomme 11,1% de l'aluminium, 14,5% de l'acier, 48,2% du plomb, 58,4% du caoutchouc synthétique du pays.

Au final, on a donc bien affaire à un ensemble qui représente une part très importante de l'économie capitaliste des pays riches et dont les intérêts sont liés au règne de la reine automobile, sous sa forme actuelle.

Et c'est ce qui explique que, malgré des dégâts évidents considérables, l'automobile continue de perdurer sous la même forme un siècle après son apparition. Le moindre changement, même le passage à la voiture électrique, est pour ces acteurs un problème et pas une solution. Il leur faut développer la recherche et le développement, pour mettre au point de nouvelles techniques, ce qui a des coûts qui peuvent devenir très importants à leurs yeux, tant que la production n'est pas assurée.

Tandis que le fonctionnement routinier actuel leur assure au contraire des profits tranquilles puisque les recherches de fond sont amorties depuis longtemps. Ce n'est plus que pour assurer leur survie dans la guerre qu'ils se mènent entre eux qu'ils déploient des trouvailles technologiques, sur le fond assez secondaires, comme on le voit avec le développement de l'électronique ou de l'individualisation des ventes, ces dernières années.

Et puis, dans le monde capitaliste, on n'est jamais sûr de rien. Même si un acteur parvient, avec ses ingénieurs, à mettre au point une nouvelle technologie d'avenir et qu'elle se révèle excellente, son succès sur le plan économique n'est pas, lui, assuré pour autant. Ce ne serait pas la première fois qu'une technique, moins performante, moins efficace, de moindre qualité,

l'emporte sur une autre, tout simplement parce que celui qui met en œuvre la seconde réussit à gagner la bataille sur le terrain commercial et financier.

Autre grande raison pour laquelle on n'a jamais assisté à de profondes révolutions dans le domaine automobile : un tel changement signifierait et impliquerait la mise en route d'investissements considérables. La revue citée ci-dessus (*Problèmes économiques, janvier 2006*) le dit à sa manière : « *Pourquoi la concurrence dans l'industrie automobile est-elle si lente à introduire de nouvelles technologies –alors que la chaîne logistique automobile ainsi que les techniques de production ont considérablement évolué ?* »

La première raison réside dans l'investissement considérable que représente la construction des usines d'assemblage, des usines de moteur et des usines de composants. De même, des coûts irrécupérables très importants ont été investis dans l'étude de solutions pour la mise au point des carrosseries en acier et des moteurs à combustion. Tout changement radical qui ne repose pas directement sur ces technologies présente donc un coût d'opportunité élevé. » Et la revue ajoute ensuite la part de l'automobile -80% des biens transportés le sont par route- et le poids des investissements publics, également phénoménaux, pour la constructions des réseaux routiers.

Colas, groupe français, premier constructeur de routes au monde, a lui aussi tout intérêt à ce que les routes restent identiques à ce qu'elles sont déjà, car lui aussi a mis au point ses méthodes de construction de routes adaptées aux automobiles, montées sur pneumatique, roulant de telle à telle vitesse, etc. Idem pour l'industrie pétrolière qui a mis au point les divers types d'essence que l'on connaît, et ainsi de suite. Le monde capitaliste n'a pas intérêt au changement. Seule la concurrence l'y pousse.. Et du coup, les changements qui s'opèrent sous sa contrainte ne sont pas forcément les plus adéquats, ne résolvent souvent en rien les problèmes de fond.

Tout ceci conforte donc les dirigeants de tous les groupes à opter pour le conservatisme : plus longtemps on conserve les principes anciennement utilisés, plus on amortit leurs coûts et moins on prend de risques. La recherche, ils en font, oui nous l'avons vu, mais bien plus avec un souci stratégique pour envisager les guerres de l'avenir, que pour mettre au point des techniques dont la société a besoin, même quand elle pose un problème de manière très claire.

Depuis le début du 21^{ème} siècle, deux problèmes majeurs ont été renvoyés à la figure de l'industrie automobile. Avec les moments de flambée des prix du pétrole au milieu des années 2000, puis avec la vague verte de pseudo-écologie de ces dernières années. Dans un cas, c'est l'utilisation du pétrole et de ses dérivés qui a été mise en cause, avec l'idée que l'on s'acheminerait vers une pénurie généralisée à moyen terme d'une source d'énergie, elle-même majoritairement située dans des pays politiquement problématiques. Dans le second, c'est le rôle de pollueur de l'automobile, mais aussi de facteur induisant un réchauffement du climat, qui serait lui-même nocif, qui a été mis en avant.

Autant dire que c'est tout le mode de propulsion de l'automobile qui est remis en cause. Qu'a fait l'industrie automobile ? Les premiers à avoir proposé une réponse ont été les Japonais, avec la propulsion hybride –essence + électrique, qu'on trouve dans la Toyota Prius et la Honda Insight. Eh bien, il faut savoir que cette technologie, présentée par toute l'industrie automobile

comme le nec plus ultra, la solution d'avenir, ne résout rien ou pas grand chose, ni des problèmes d'épuisement des réserves de combustibles fossiles, ni d'augmentation de la pollution.

C'est que la consommation moyenne en essence de ces voitures est plus élevée que celle des moteurs diesels ; ce mode de propulsion ne donne que 10 à 20% d'économie d'énergie –et l'on ne peut guère espérer dépasser les 30% dans l'avenir. Finalement, il n'est avantageux à la fois sur le plan économique et environnemental (rejet de CO₂) que pour de courts trajets en ville.

Pour commencer à résoudre plus sérieusement les problèmes posés, il faut envisager des solutions plus radicales. Par exemple, la voiture à pile à combustible. Là, on mélange de l'hydrogène à l'oxygène de l'air lors d'une réaction chimique, qui produit de l'électricité, propre, et ne rejette que de l'eau. Seulement, il faut produire de l'hydrogène, soit dans des stations, et le stocker, soit sur le véhicule, ou mettre au point des piles de ce type.

Les constructeurs se lancent-ils donc de toutes leurs forces dans la recherche et la mise au point de ce genre de voiture ? loin de là. Ils ont chacun quelques laboratoires, s'observent du coin de l'œil, mais investissent le moins possible pour l'instant. C'est que rien ne dit que c'est cette technique qui, le moment venu, l'emportera. Alors, celui qui aura dépensé plus que les autres, s'il n'est pas sûr d'aboutir –certitude qui dans la recherche n'existe évidemment pas- et s'il n'est également assuré de vendre ses modèles, parce que la concurrence réussirait à imposer une autre technologie, celui-là aura probablement perdu. A quoi bon mettre au point un générateur d'hydrogène embarqué si finalement un réseau de stations fournissant l'hydrogène se met en place ? et il en est de même pour toutes les questions que posent les diverses voies de recherche. C'est donc plutôt une course de lenteur dans la recherche à laquelle on assiste pour l'instant, au tournant des années 2010. On se hâte... lentement.

AUTOMOBILE ET SOCIETE

L'autre grande raison pouvant expliquer ce qui est bel et bien un conservatisme concernant l'automobile, c'est évidemment la place qu'elle a réussi à prendre dans la vie sociale. Tous les grands centres commerciaux nécessitent une voiture pour s'y rendre ; impossible ou presque de vivre en province sans voiture. La société a multiplié les obligations de se déplacer, les habitudes de le faire. Mais c'est uniquement la voiture, les réseaux routiers, qui ont été développés.

Le chemin de fer a connu, au contraire, une réduction de ses réseaux, qui avaient atteint leur maximum de développement en France au début du 20^{ème} siècle. Le chemin de fer a perdu 8000 km depuis 1914 sur les 39 000 qu'il y avait à l'époque. Il en a été de même des tramways dans les villes. Il y avait 538 000 km de routes en 1914, on a construit depuis près de 400 000 autres kilomètres, pour atteindre 900 000 km de routes en 2010, et surtout leur état s'est totalement transformé, avec aussi 10 300 km d'autoroutes.

Mais plus encore, c'est l'image de l'automobile qui a longtemps prévalu comme celle d'un progrès non seulement technique, mais humain, car apportant une liberté. Pendant longtemps, les publicitaires ont vanté les performances de l'automobile concernant la vitesse, jusqu'à ce que les pouvoirs publics mettent les pieds dans le plat, tant les accidents dus à la

vitesse devenaient une plaie béante. Mais il faut se souvenir que cette période était celle où pratiquement personne, dans un pays comme la France, ne respectait le code de la route, et où, au contraire, l'on se vantait de tous les comportements objectivement dangereux que chacun se permettait. Il aura fallu l'installation des radars pour qu'un changement commence dans l'opinion.

La vitesse bridée, du moins dans les pays riches, les constructeurs ont mis l'accent sur l'aspect social de la voiture. Chaque catégorie a un certain type de voitures qui illustre et réalise même son niveau social, on se réalise ainsi dans sa voiture, c'est ce que disent les publicitaires. Mais c'est ce que pensent aussi beaucoup d'automobilistes. Montrer sa voiture, c'est montrer son rang social ; ne pas en avoir une de son rang, ou pire ne pas en avoir du temps, paraît incongru. De même, la publicité cherche à séduire le futur automobiliste en lui disant que s'il achète cette voiture, il aura aussi entre les mains un instrument de séduction, un facteur de réussite. La bagnole à la fois symbole et moyen de la réussite, la boucle est bouclée de la réussite sociale, idéal de la société capitaliste.

Dans la guerre publicitaire, avant garde de la guerre commerciale que se mènent les constructeurs, on en est maintenant à une prétendue individualisation de votre voiture automobile. Vous commandez votre voiture avec des options de votre choix, et c'est seulement ensuite qu'elle sera construite et livrée, dans un délai de quelques semaines. Il s'agit de créer l'illusion que la voiture est non seulement une marque de votre place dans la société, mais qu'elle indique également votre individualité, votre caractère, qu'on y retrouve votre touche...

Nous concluons en remarquant que, si de bien des manières, l'automobile a apporté une liberté de circuler, donc de plus grandes possibilités de voir le monde, le développement de l'automobile, la place qu'elle prend dans la société et dans la vie, n'ont jamais fait l'objet de choix et encore moins de réflexion, pour l'immense majorité, et jamais de manière collective. L'on subit à haute dose la frénésie des publicités, reprises par bien des gens eux-mêmes, sur les mérites de la voiture.

Mais il suffit d'un épisode neigeux comme celui qui à l'hiver 2010 a bloqué un millier de banlieusards sur quelques routes autour de Paris, pour voir que dans cet amour de la bagnole, il y a aussi une part d'aliénation, quand l'on voit des gens rester 8 heures d'affilée, bloqués et enfermés dans leur soit disant outil de liberté, alors qu'il leur aurait suffi d'une heure de marche ou deux pour rentrer chez eux.

BIBLIOGRAPHIE

Que sais-je ? n° 714 L'industrie automobile, Jean Sauvy (1984)
Pamphlets Parangon/Vs : Automobile, pétrole et impérialisme (2004)
Problèmes économiques, 18/1/2006 n° 2.891 dossier, Nouveaux visages de l'industrie automobile
Lutte de Classe n° 116, nov 2008
Le Monde Diplomatique, janvier 2010
Le Monde, archives particulières

Décembre 2010