



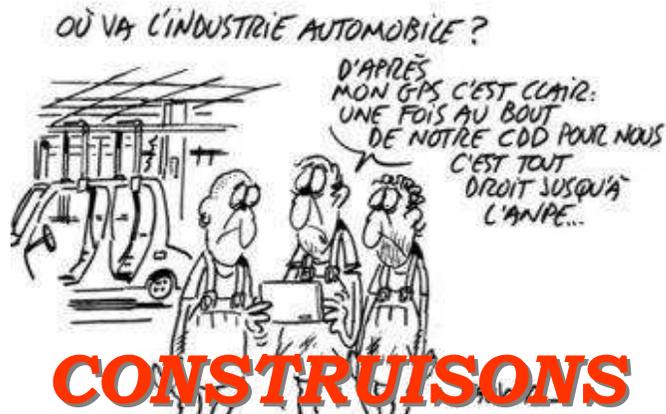
NPA

NOUVEAU PARTI
ANTICAPITALISTE

www.npa2009.org

Secteur Automobile

AUTOMOBILE : LEUR FAILLITE ET LEUR CRISE



**CONSTRUISONS
LA RIPOSTE !**

Jun 2009

Prix 0,50€

La crise, leur crise vient de loin !

La crise que connaît le monde entier est celle du capitalisme où le travail de la majorité sert à enrichir quelques-uns. Cela s'applique en particulier à l'industrie automobile qui connaît aujourd'hui la crise la plus importante depuis plus de soixante ans. La profondeur de cette crise tient au fait qu'elle cumule les effets de la crise économique avec ceux de la crise écologique et énergétique, qu'elle est mondiale et que toutes les restructurations faites depuis vingt ans en aggravent encore les conséquences au détriment des travailleurs.

La crise de l'automobile est une réalité : qui en est responsable et qui va en payer les frais, tels sont les enjeux !



Depuis le premier choc pétrolier de 1973, la réorganisation permanente de la production dans la branche est cause de restructura-

tions, fermetures d'usines et suppressions d'emplois.

Pourtant, la production mondiale d'automobiles a été multipliée par 2, passant de 33 millions de voitures produites en 1975 à 75 millions en 2007.

Les usines et bureaux d'études des constructeurs, équipementiers et sous traitants emploient plus de huit millions de travailleurs. C'est la recherche de la baisse des coûts de production et notamment de la part des salaires qui est au cœur de ces réorganisations permanentes.

La crise actuelle vient de loin mais elle est brutale.

Les ventes d'automobiles baissent presque partout en comparant les chiffres du premier trimestre 2009 avec ceux de 2008 : - 40% aux Etats-Unis, - 30% au Japon, - 40% en Espagne. La France et surtout l'Allemagne font exception en cette année 2009..

Même en Chine, devenu le premier marché automobile du monde, les ventes augmentent moins vite que les années précédentes.

Les productions baissent partout entraînant chômage partiel, licenciements et suppressions d'emplois dans tous les secteurs de la production de voitures.



Pourquoi leur crise éclate aujourd'hui

Les ventes n'augmentaient déjà plus depuis une dizaine d'années dans les pays les plus développés : partout on y observait une saturation en automobiles neuves. Il y avait selon les années des variations de quelques pour cent mais autour de cette tendance à la stabilité. C'est dans ce contexte que la violente récession actuelle est intervenue. D'autant plus violente que plusieurs facteurs se cumulent entre eux pour lui donner tout son caractère explosif au détriment des travailleurs.

- **Dans la population, les salariés ont de moins en moins les moyens d'acheter des voitures neuves** en raison des politiques d'austérité entraînant partout des baisses de pouvoir d'achat. Le crédit est devenu presque le seul moyen d'acheter une voiture neuve avec 80% des achats ainsi effectués. Les restrictions de crédit décidées par les banques ont brutalement fait chuter les ventes.
- **Pour maintenir leurs profits, les constructeurs ont voulu compenser le nombre par le prix.** Ils ont préféré produire les voitures les plus chères dans leurs usines les plus anciennes. Ainsi, l'usine Renault de Sandouville a été successivement affectée à la Vel Satis puis à la Laguna, modèles qui sont des échecs commerciaux énormes, pas par la faute des ouvriers auxquels on n'a jamais demandé leur avis, mais à cause du choix de dirigeants qui n'ont pas vu venir la crise.

Les automobiles continuent d'être polluantes et dévoreuses d'essence et gas-oil, malgré les changements intervenus ces dernières années. Les dégâts de la pollution sur le



climat sont de plus en plus reconnus. Le pétrole déjà cher va devenir rare. En conséquence, les ventes des voitures les plus puissantes s'effondrent partout.



Et plus fondamentalement, c'est bien l'importance de la place de la voiture telle qu'on l'a connue depuis près d'un siècle qui est aujourd'hui remise en cause.

De surcapacités en restructurations

Pas assez d'acheteurs à un prix garantissant le profit escompté : de façon structurelle, l'industrie automobile est confrontée depuis longtemps à une crise de débouchés.

En juin 2008, la crise du crédit et le baril de pétrole à 100 dollars ont constitué un véritable double bang qui a précipité la situation d'aujourd'hui.



Dispersion géographique des ventes et de la production, concentration du capital : quelques grands groupes constructeurs, dont Renault et PSA, contrôlent tout le secteur à l'échelle du monde entier.

La concurrence a toujours été vive entre eux mais elle s'exacerbe encore avec la crise. Moins de salaires à moins de travailleurs, c'est la recette de chaque firme pour faire plus de profits que la concurrente !



Pour tous les constructeurs, il y a sur-capacité de production : c'est un « classique » d'une crise du capitalisme.

Plus de la moitié des capacités de production de Renault en Europe n'est pas utilisée : de 46% à l'été 2008, on est passé à 54% d'inutilisées au mois d'avril 2009.

On a connu des restructurations tout au long des 20 dernières années. Si on les laisse faire, cela risque d'être un hors-d'œuvre. Le patron de Fiat explique ainsi qu'une firme automobile ne pourra survivre qu'à la condition de produire plus de 5 millions de voitures par an. Faillites, fusions, fermetures d'usines sont donc dans les plans patronaux.

Les faillites de Chrysler et de Général Motors ouvrent une nouvelle saison dans cette course aux restructurations. Déjà Fiat vient de racheter, sans sortir un seul dollar, le constructeur américain Chrysler. Les filiales européennes de GM, à savoir Opel et Vauxhall, viennent, à leur tour, d'être rachetées par un consortium comprenant un équipementier canadien et des capitaux russe. La roue tourne ! La famille Peugeot et PSA viennent de déclarer qu'ils avaient pour objectif de racheter, dans les semaines ou mois qui viennent, d'autres entreprises automobiles.

Dans le contexte actuel de crise et de sur capacités de production, ces rachats restructurations visent à de nouvelles fermetures d'usines en Europe.

La crise actuelle précipite un mouvement engagé depuis longtemps : la mondialisation capitaliste de grands groupes automobiles va encore s'amplifier.

L'on ne reviendra pas à la situation d'avant crise mais il n'est pas écrit d'avance qui en supportera les conséquences.

La faillite américaine

L'industrie automobile nord américaine produit les voitures les plus polluantes et les plus dévoreuses d'essence du monde entier : il n'est pas étonnant que cette crise mondialisée soit particulièrement exacerbée dans le pays capitaliste le plus puissant.

La mise en faillite de Chrysler, et de General Motors témoigne de l'intensité de la crise.



Ce qu'ont fait ces firmes est la caricature de la myopie et de la cupidité capitaliste. Elles se sont spécialisées sur des véhicules gouffres en essence et en prix d'achat, et tout cela pour garder leurs profits immédiats.

Après nous le déluge, c'est-à-dire des dizaines de milliers de travailleurs littéralement jetés hors de leurs usines et leurs maisons.

Leur mise en faillite est d'abord un moyen pour renégocier toutes leurs dettes et contrats tant vis-à-vis de leurs fournisseurs et créanciers que de leurs salariés. **Il y a en cours un véritable bras de fer avec comme objectif la révision à la baisse des salaires, des emplois, des retraites et de la couverture sociale des travailleurs.**

Derrière la crise, il y a bien l'affrontement entre le capital et le travail.

L'administration Obama met la pression en conditionnant de nouvelles aides publiques à la mise en œuvre de mesures encore plus rigoureuses que les premiers plans de GM élaborés avec Bush. Sont maintenant prévues la fermeture de 13 usines, 20 000 suppressions d'emplois pour les deux prochaines années, et la réduction des droits à la santé et à la retraite. Et GM avait déjà supprimé 60.500 emplois, soit plus de la moitié de ses effectifs en usine, durant les trois dernières années.

En l'absence d'un système général de sécurité sociale, aux Etats Unis, les assurances santé et les retraites sont négociées au niveau des branches et des entreprises. Les travailleurs de l'automobile avaient obtenu, dans les années de croissance, d'incontestables succès. Cela a d'abord été remis en cause dans les nouvelles usines, notamment japonaises, qui se sont implantées dans le Sud.

La remise en cause est maintenant globale pour toute la branche.

Le nouveau GM sera détenu à plus de 50% par des fonds publics, bien utiles en l'occurrence pour éponger les pertes des actionnaires. Les mesures Obama, même ripolinées en vert, font payer la crise aux travailleurs et ne répondent pas aux besoins et urgences de la situation. La solution n'est pas dans un hypothétique capitalisme « vert ». Mais c'est bien, au-delà des firmes GM et Chrysler, la faillite d'un système fondé sur le profit et la libre entreprise qui espère être sauvé par des subventions publiques massives.

Les responsables : ici et pas ailleurs !

Dans l'industrie mondialisée de l'automobile, les principales firmes sont présentes sur tous les continents avec des filiales de production et de ventes. Jusqu'à maintenant, la grande majorité des voitures neuves n'est pas transportée aux quatre coins de la planète, car une voiture est encore un produit bien plus lourd et complexe que ne le sont les vêtements « jeans » ou « t-shirts » !

L'origine de la crise actuelle n'est pas à chercher dans la concurrence faite en Europe et en Amérique par les firmes japonaises. Plutôt que d'exporter, elles construisent des usines aux Etats-Unis ou en Europe pour mieux y vendre. Quant aux industries chinoise ou indienne, elles visent d'abord à s'implanter dans leurs propres zones au lieu de chercher pour le moment à exporter massivement dans les pays les plus riches.

Force est de constater que la part des échanges entre pays - continents est resté étonnamment stable au cours des quinze dernières années.

	Europe		USA		Japon	
	Im- port	Ex- port	Im- port	Ex- port	Im- port	Ex- port
1990	12%	20%	29%	3%	1%	55%
2007	14%	20%	30%	13%	2%	55%

L'origine de la crise n'est pas non plus à chercher **En Europe de l'Est où les firmes européennes investissent de plus en plus.**

Il y a une véritable ruée vers l'Est où tant Renault que PSA installent de nouvelles usines spécialisées aujourd'hui dans les petites voitures ou à bas coût. C'est la répétition à une plus grande échelle de ce qui s'était passé dans les années 70 et 80 pour l'Espagne et le Portugal.

Mais contrairement à trop d'idées reçues, les constructeurs français vendaient jusqu'à l'irruption de la crise actuelle autant de voitures en Europe de l'Est qu'ils n'en importaient de ces pays.

Le déficit dans les échanges avec ces pays n'a commencé qu'en 2008 avec 700 millions d'euros. Mais entre la France et l'Allemagne, c'est dix fois plus, oui dix fois plus, avec un déficit record de 8,3 milliards d'euros ! Et pourtant, en Allemagne, les salaires sont plus élevés.

Alors que l'on cesse les mensonges sur la faute aux salaires ou aux Roumains! En fait, la crise actuelle provient du cœur du fonctionnement des économies des pays les plus développés. C'est ici que sont les responsables et pas ailleurs !



Page 11

Et aussi la crise écologique !

L'industrie automobile est aussi frappée par la crise écologique qui se manifeste notamment par le réchauffement climatique.

Le milliard de voitures aujourd'hui en circulation sur la planète est le plus grand consommateur de pétrole. Le secteur des transports représente environ la moitié de toute la consommation mondiale en pétrole alors que c'était le tiers en 1971. En raison des dégâts que cause la pollution générée par les moteurs actuels, et de la fin du pétrole comme énergie abondante, l'automobile telle qu'elle existe depuis un siècle voit son avenir remis en cause. Ce qui était accepté ou toléré dans les décennies précédentes devient inacceptable.

Le renchérissement du prix du pétrole est un autre facteur de crise. Bien sûr, il y aura encore production et consommation de pétrole pendant des décennies, mais de moins en moins. Lorsqu'on sait que le moteur de Renault « Cléon Fonte » a été fabriqué pendant quarante ans, les moteurs conçus et fabriqués aujourd'hui par l'industrie automobile seront encore en circulation lorsque le pic maximal de production de pétrole aura été atteint et dépassé.

Même si chaque nouvelle voiture produite est moins polluante que par le passé, l'industrie automobile est toujours à la traîne et ne fait que suivre des normes qui renchérisent encore le prix des voitures.



Page 12

Pas de miracle avec les voitures électriques.

Ne comptons pas sur les patrons de l'automobile, Obama ou les gouvernements européens pour apporter des solutions à la crise. Beaucoup essaient de nous faire croire qu'aujourd'hui il suffirait de produire des voitures électriques pour trouver les clients qui remettraient les usines en marche et apporteraient à nouveau les profits à cette industrie. Renault est en France le constructeur qui en parle le plus, mais cette réponse n'est ni à la hauteur de la crise, ni écologique.

Il y aura effectivement dans les cinq ans qui viennent plus de voitures électriques vendues mais elles seront chères et ne pourront pas parcourir plus d'une centaine de kilomètres sans recharge. Alors que les voitures individuelles actuelles se vendent mal parce que les salaires permettent de moins en moins d'acheter des voitures neuves déjà trop chères, des véhicules électriques ne feront pas de miracle.

Renault parle d'une « rupture rapide » dans le déploiement des véhicules électriques avec un parc de 100 000 véhicules de ce type en France en 2015. Ayons le sens des proportions : cet objectif signifie moins de 20 000 voitures électriques par an, soit moins de 1 % du total des voitures vendues : on a connu rupture plus rapide !

De plus, les voitures électriques aujourd'hui envisagées sont très consommatrices en électricité.



Un million de voitures électriques en circulation, ce n'est que 3% du total des voitures et cela exigerait pourtant la construction pour ce seul usage, d'un EPR, un super générateur nucléaire nouvelle génération. Echanger le pétrole contre l'énergie nucléaire, est-ce vraiment une bonne solution verte ?

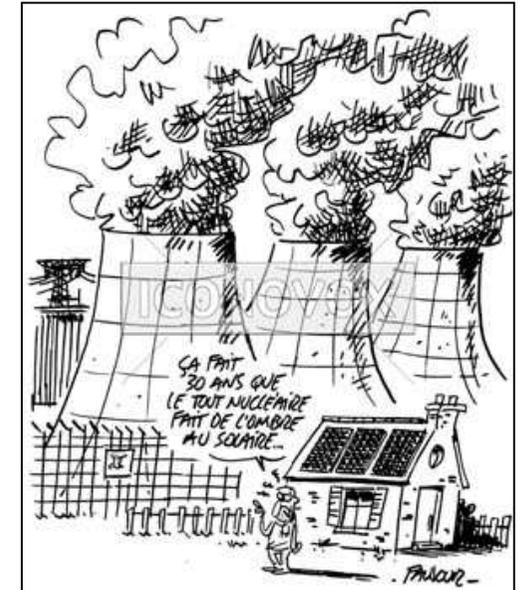
Bien sûr, des voitures utilisant d'autres énergies que le pétrole seraient les bienvenues. Mais ce que l'on supporte aujourd'hui, c'est l'imprévoyance de toute l'industrie automobile mondiale qui a préféré verser des dividendes aux actionnaires plutôt que de préparer l'avenir.

Et aujourd'hui, au lieu de mettre l'accélérateur sur l'innovation, le budget de recherche-développement de Renault est réduit de 15 % à cause de la crise.

Alors oui, il est impossible de faire confiance à ceux là mêmes qui nous ont envoyés dans le mur de leur crise !

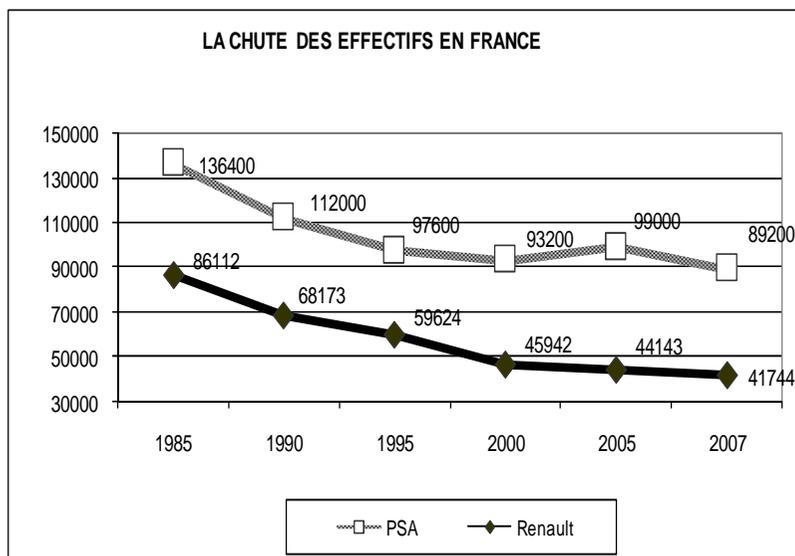
Le coût social de l'usage de la voiture individuelle ne cesse d'augmenter : c'est contradictoire avec un développement sans frein de ce moyen de transport.

La société que nous voulons inventera d'autres moyens de se déplacer.



Toujours des suppressions d'emploi !

Les constructeurs Renault et PSA appartiennent tous deux au club des dix, les dix firmes automobiles les plus puissantes du monde. Si leurs activités s'internationalisent de plus en plus, ces deux firmes produisent chaque année près de deux millions de voitures en France.



Stabilité de la production et des ventes en France mais des effectifs salariés divisés, en 25 ans, par deux pour Renault et par 1,5 pour PSA. L'origine de cette baisse, c'est d'abord une organisation de la production où chaque travailleur doit produire d'avantage et où les travailleurs collectivement doivent coûter moins cher.

La part des salaires dans le chiffre d'affaires de la construction automobile en France est ainsi passée de 24 % en 1980 à 10 % en 2007.

Alors que les directions de Renault et PSA ne veulent toujours rien céder sur les salaires, une augmentation de 300 euros pour tous ne représenterait que 1% de leur chiffre d'affaires.

Chaque travailleur produit sans cesse d'avantage ! Entre 1980 et 2005, la valeur ajoutée par travailleur a été multipliée par 4, passant de 18 000 euros à 71 000 euros.

Le capitalisme, c'est le monopole du gain des richesses pour quelques-uns. Il n'y a que des bonnes raisons d'être anticapitaliste.



De plus en plus de sous-traitance et d'équipementiers

La chute des effectifs chez PSA et Renault s'explique aussi par le véritable processus de « désintégration » de la production automobile à l'œuvre ces dernières années.

Jusque dans les années 70, la production de voitures et d'une grande part des moyens de production eux-mêmes était intégrée au sein de chacun des constructeurs. Renault disposait de ses fonderies, de ses fabrications en machine-outil et en outillage, de ses ateliers de fabrication de sièges. Et c'était la même chose pour Peugeot dans le bassin de Montbéliard. Sans parler de Citroën qui a appartenu à la famille Michelin champion de la fabrication de pneus.

Aujourd'hui des pans entiers de la production de voitures sont externalisés. Plus de la moitié de la valeur d'une voiture provient maintenant d'achats effectués auprès de fournisseurs et équipementiers.

Les usines automobiles ont été jusque dans les années 80 les concentrations ouvrières les plus nombreuses.

Disperser la production en entités indépendantes, c'est casser les accords d'entreprise et les conventions collectives de branche, et vouloir, comme le veut l'usage, briser cette union qui fait la force des travailleurs.

Mais la dispersion vise aussi à créer, selon le jargon financier, des « centres de profit » au plus près d'activités bien séparées avec un poids direct de l'actionnaire ou de ses mandataires sur des entités de production de plus en plus réduites.

Aujourd'hui, la filière automobile est bien plus que Renault, Peugeot et Citroën. Mais ils sont les donneurs d'ordre qui continuent à commander.

Les réponses des travailleurs doivent se situer au plan de la filière dans son ensemble. Ceux qui doivent payer en priorité ce sont bien les donneurs d'ordre, c'est-à-dire les plus grands groupes industriels. **Telle est l'urgence de l'heure !.**



Une implantation géographique pour le profit

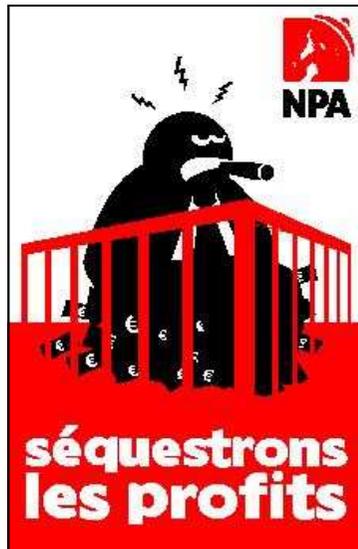
Pour Renault comme pour PSA le choix des lieux de production se décide au plan européen, la Turquie pour Renault appartenant à cet espace. Parce que le déménagement de toute une usine d'assemblage d'automobiles est une opération très lourde, cela est organisé selon un calendrier de moyen terme avec notamment le lancement d'un nouveau modèle.

Sur une vingtaine d'années, Renault et PSA ont ainsi installé une grande partie de leur production de petites voitures en Europe de l'Est. Et aujourd'hui les voitures qui se vendent le plus sont les petites voitures. Ouvriers de ces pays et ouvriers en France n'y sont pour rien : ils supportent tous les conséquences de plans établis en dehors d'eux par des directions incapables d'avoir anticipé la crise.

Dans le domaine des pièces et des équipements. Les déplacements sont beaucoup plus rapides à décider et à mettre en pratique.

Les constructeurs renouvellent de plus en plus fréquemment leurs appels d'offres mettant en place des systèmes d'enchères inversées : celui qui remporte le marché est celui qui propose le prix le plus bas.

Et, la concurrence s'organisant au plan européen, sinon mondial, les sous-traitants et les équipementiers sont donc soumis à une pression croissante.



Aujourd'hui, ce sont les travailleurs des entreprises sous-traitantes qui sont en première ligne des attaques patronales.

Suppressions d'emplois mais aussi fermetures d'usines y sont appliquées avec une ampleur inégalée. On a parlé de patron voyou à propos de la Molex, cette entreprise de la région toulousaine qui menace de fermer pour délocaliser la production ailleurs.

Ces pratiques sont la conséquence de tout un système : c'est le système capitaliste qui est voyou !

Et les responsables, ce sont les grands groupes qui font la chasse au profit.



Si on les laisse faire, une véritable hécatombe se prépare avec comme conséquence la désertification industrielle de tous ces territoires où des sous-traitants automobiles s'étaient nouvellement installés ces dernières années.

Avec le Sarko Circus 10 milliards pour PSA et Renault

Le Sarko Circus s'est déplacé pour apporter des milliards à l'industrie automobile. En février, le gouvernement a déboursé 6,5 milliards d'euros à titre de prêt aux constructeurs, plus 2 milliards aux deux banques internes de Renault et PSA, plus 600 millions d'euros versés pour restructurer les équipementiers automobiles, plus 250 millions d'euros destinés aux projets verts.

C'est donc un total de près de dix milliards d'euros que le gouvernement Sarkozy a octroyé aux patrons de l'industrie automobile française.

Dans un premier temps, il avait été annoncé que, en échange de cette aide, des contreparties avaient été demandées aux constructeurs.

Elles concernaient notamment la suspension des plans sociaux et des fermetures d'usine d'assemblage.

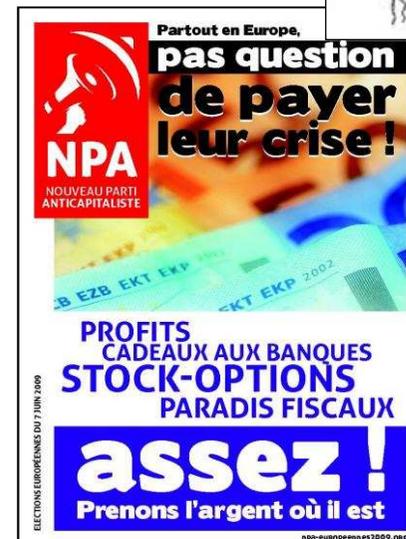
Les promesses n'engagent que ceux qui y croient. Le lendemain de ces annonces, le PDG de PSA annonçait un plan social et ne s'estimait pas lié par un éventuel refus des délocalisations.

Encore plus fort, le Canard Enchaîné a rendu publics les commentaires officiels du gouvernement envoyés aux autorités de Bruxelles : pas panique, rien ne sera imposé aux constructeurs et les règles de la libre concurrence seront respectées.

Bref, les constructeurs automobiles ont empoché près de dix milliards d'euros sans aucune contrepartie contraignante!

Et depuis que ces milliards ont été versés, le chômage partiel et les suppressions d'emploi ont continué dans toute la filière automobile. Pas une semaine sans qu'on n'annonce des suppressions d'emplois ou des fermetures d'usines ! Renault a expliqué qu'un plan social coûtait trop cher et qu'il préférerait recourir aux charrettes de départs dits individuels mais collectifs de fait, mais « librement » négociés bien sur !

Quant à Peugeot, il a commencé à mettre en œuvre son plan social.



Le Sarko Circus pour l'automobile, c'est comme pour les banques : de l'argent public versé au patronat sans contrôle ni contrepartie !

Les profits continuent !

Et pendant ce temps-là, l'industrie automobile continue à fonctionner avec et pour ses actionnaires. La crise vient de loin, mais les profits viennent aussi de loin !

Dans les années qui ont précédé cette crise, au lieu de préparer l'avenir, les bénéficiaires ont servi à verser des dividendes aux actionnaires.

Les bénéfices en milliards d'euros

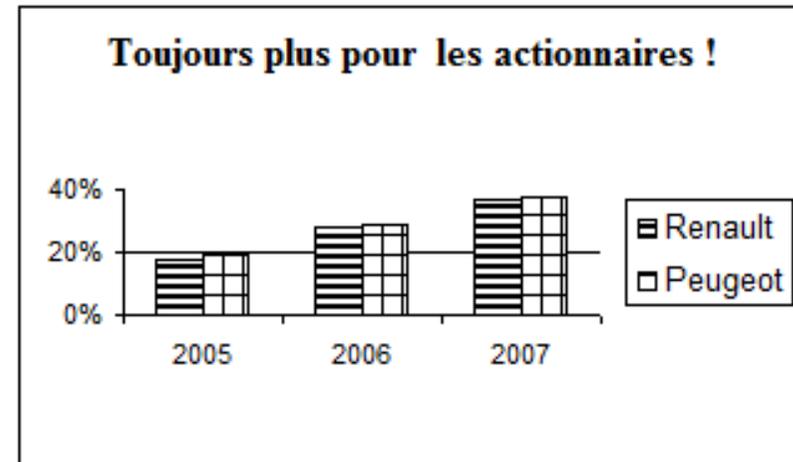
	2004	2005	2006	2007	2008
PSA	1,3	1	0,2	0,8	-0,3
Renault	2,8	3,4	2,9	2,7	0,6

Les résultats publiés par Renault et PSA pour l'année 2008 succèdent à plusieurs années de bénéfices qui se cumulent en milliards d'euros.

Ces bénéfices n'ont ni servi à améliorer les conditions de travail, ni été utilisés à investir pour l'avenir. Lors des années de croissance retrouvées depuis le début des années 2000, ce sont les actionnaires qui ont été de plus en plus servis. Sarkozy ose opposer un capitalisme industriel qui aurait toutes les vertus, et un méchant capitalisme spéculatif financier.

L'exemple de l'industrie automobile montre l'étendue du mensonge : les profits gagnés sur le travail se sont retrouvés dans la « pompe à finances » des actionnaires et des fonds de pension.

Juste avant l'irruption de la crise actuelle, la part des dividendes a doublé entre 2005 et 2007, passant d'environ 20% à près de 40% du bénéfice de chacun des deux groupes.



Plus de cinq milliards de dividendes versés en 5 ans

	2004	2005	2006	2007	2008
PSA	0,3	0,3	0,3	0,3	0,35
Renault	0,4	0,5	0,7	0,9	1,1
PSA + Renault	0,7	0,8	1	1,2	1,45

Le président de Renault vient d'annoncer qu'il n'y aurait pas en 2009 de dividende versé aux actionnaires. Une pause pas si terrible lorsqu'on s'aperçoit que Renault, dont l'État détient encore 15% du capital, a été plus généreux avec les actionnaires que Peugeot.

Privatisation des profits et socialisation des pertes :

voilà comment fonctionne le patronat pleurnichant sur les impôts et les charges trop lourdes lorsque cela va bien pour eux, et tout heureux de trouver l'assurance tous risques d'un gouvernement à leur service lorsque cela va moins bien pour eux !

Tout est à nous, rien n'est à eux ! Tout ce qu'ils ont, ils nous l'ont volé ! Au NPA, on connaît la chanson. Les chiffres sont là. Sans appel !

Tant que l'on ne remettra pas en cause les privilèges de la propriété privée des moyens de production, on ne sortira pas de la crise. C'est cela être anti-capitaliste.

Allons-nous attendre la prochaine faillite pour qu'une entreprise en déroute soit mise sous tutelle ?

C'est dès maintenant qu'il faut s'attaquer au pouvoir tout puissant des actionnaires propriétaires avant qu'ils aggravent leurs dégâts au détriment des travailleurs.

Qui est le plus ringard : la famille Peugeot qui s'enrichit sur le travail des autres depuis deux siècles, ou ceux qui veulent retrouver les chemins de lutte d'un mouvement ouvrier qui osait demander l'expropriation des grandes entreprises !



La flexibilité amplifie les effets de la crise.

Les services des méthodes ont partout voulu appliquer de nouvelles procédures pour rendre, de leur point de vue, le travail plus efficace. Comme un boomerang, elles reviennent aujourd'hui pour en aggraver les conséquences pour les travailleurs.

Avec les « Flux tendus » et « juste à temps », les pièces doivent circuler sans stock ni retard entre ateliers, usines et fournisseurs. En période de crise, c'est la catastrophe : la livraison en juste à temps des usines d'assemblage aboutit à reporter les stocks chez les premiers fournisseurs. .

Avec les « flux tendus », plus d'amortisseurs entre les variations du niveau des ventes et les charges de travail. On prend en direct et sans délai dans chaque atelier les conséquences des méventes d'un modèle ou d'une pièce.

L'intensification du travail s'aggrave pendant une activité au calendriers de plus en plus arbitraires. **Le stress au travail se généralise**, tant dans les ateliers que dans les bureaux, toutes les catégories étant visées. Chez Peugeot et chez Renault, on a connu ces dernières années de trop nombreux cas de suicide au travail. **Oui, il faut agir pour s'attaquer aux causes de ces situations réellement intolérables.**

Comme le temps chômé n'est plus, avec les mécanismes d'indemnisation, directement payé par le patron, on assiste pendant le temps travaillé, à l'accélération des cadences. C'est tout profit pour le seul temps payé par le patron.

Les premiers éliminés ont été partout les intérimaires et les prestataires. Au-delà de l'annualisation du temps de travail s'impose, petit à petit, la pluriannualisation du temps de travail avec l'appropriation par les directions d'établissement de congés qui ne sont pas encore acquis ou l'invention du « capital temps négatif » au travers duquel des salariés de Renault Douai peuvent devoir jusqu'à 87 jours de travail à leur employeur.

Chez Renault, la programmation de l'activité des usines se décidait au plan central européen au mois le mois. Avec la crise, les mêmes ordinateurs centraux crachent leurs prévisions au niveau de la semaine.

Les plans de charge de chaque unité dans toutes les usines européennes de Renault sont ainsi revus chaque semaine : bonjour la prévision des jours de repos ou de chômage technique pour le travailleur du rang !

Si on les laisse faire, le monde qu'ils veulent nous imposer est un monde où ils décideraient tout de notre vie.



Une autre société est possible !

Pas de sainte alliance avec le patronat pour défendre l'automobile. Ne soyons pas dupes : les propriétaires et actionnaires, ceux qui ont le vrai pouvoir chez Renault comme chez Peugeot veulent surtout que leurs firmes soient compétitives et rentables, c'est-à-dire leur rapportent des bénéfices. Ils ne sont pas « mariés » à la voiture mais à leur argent. Les travailleurs possèdent, eux, leur capacité à travailler : c'est cela qu'ils ont à défendre !

Être anti-capitaliste pour le NPA c'est ne pas transiger sur l'intérêt des travailleurs.

C'est vouloir une société où la majorité décidera et où la production s'organiserait pour la satisfaction des besoins en préservant l'environnement et la santé de tous. La société que nous voulons veut s'appuyer sur le savoir faire de tous pour l'orienter vers des productions utiles. C'est le contraire des patrons qui nous jettent comme des kleenex lorsqu'ils décident de fermer une usine.

La voiture a dépassé son âge d'or parce que le pétrole n'est pas illimité et que la pollution est de moins en moins supportable. Mais le savoir faire des travailleurs et les outils de production encore existants doivent et peuvent être préservés.



Lorsque des intérêts supérieurs étaient en jeu, pendant les guerres mondiales du siècle précédent, les grandes usines automobiles en Europe et aux Etats unis se sont reconverties pour d'autres productions. Les ingénieurs ont su faire !

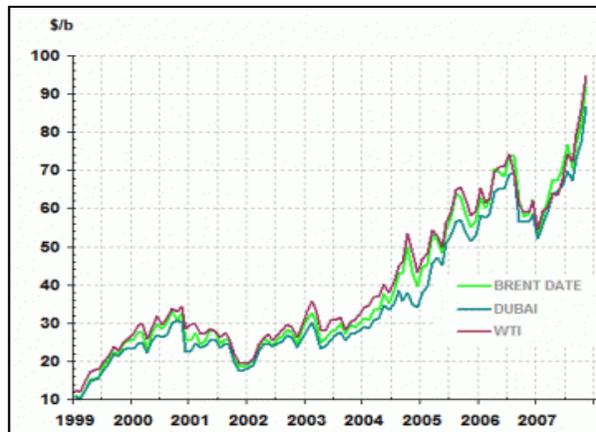
Il n'y a aucune fatalité technique à produire toujours plus de voitures comme celles d'aujourd'hui.

Pourquoi ne saurait-on pas faire autrement en développant des moyens de transport qui permettent de se déplacer sans pollution ni gaspillage d'énergie, au moment où les services publics et les transports collectifs sont cassés".

Au moment où les services publics sont cassés, c'est une question de volonté politique.

Oui c'est une autre société qu'il convient de préparer où cela puisse être discuté et décidé entre tous sans le tabou de la loi du profit et la domination du patronat. Et cela commence aujourd'hui par le tous ensemble de tous ceux et celles qui supportent cette crise alors que seuls les capitalistes en sont responsables.

Si on les laisse faire, ils organisent la désertification industrielle de tous ces territoires où des sous traitants automobiles s'étaient nouvellement installés ces dernières années. Voilà où mène une économie fondée sur le profit de quelques uns et non tournée vers la satisfaction des besoins les plus urgents de la majorité.



C'est tous ensemble qu'il faut y aller !

Aujourd'hui, l'attaque contre les travailleurs de l'automobile se généralise à toute la filière, que ce soient les grandes usines des constructeurs automobiles Renault, PSA ou Toyota, celles des grands équipementiers et fournisseurs de pièces comme GM et Ford, Valéo, Bosch ou Faurécia, les fabricants de pneus comme Continental ou Michelin, et les milliers de petites et moyennes entreprises sous-traitantes de premier ou de second rang.



L'élément nouveau est la multiplication des luttes de résistance. Pas une semaine sans une grève dans une usine de la filière automobile.

La nature des liens entre les entreprises du secteur fait qu'une grève quelque part a des conséquences très rapides sur de nombreuses autres usines. Et il arrive à cette force de blocage ouvrière de payer, car les patrons ne peuvent accepter de perdre trop de production et donc d'argent, même dans cette période de crise.

Aujourd'hui, ces luttes sont trop souvent isolées.

Alors que les attaques sont générales, le moment et la nécessité sont à la convergence des luttes et ce devrait être la première des tâches des organisations syndicales de la préparer.

Depuis la manifestation nationale du dernier salon de l'auto en octobre 2008 et qui nous avait redonné le moral, il ne s'est plus rien passé en terme d'initiative nationale pour la filière auto.

Cela ne peut plus durer, il faut aller vers le « tous ensemble » des travailleurs de l'automobile.



Bien sûr, ni la grève générale, ni le tous ensemble de tous les travailleurs ne se décrètent, mais c'est bien cette perspective qui peut aider chaque lutte d'aujourd'hui.

Ne pas payer les frais de la crise

Ne pas payer les frais de la crise, c'est refuser d'être ainsi baladés de journées de chômage technique en journées de congés obligatoires et exiger la garantie du salaire à 100% avec maintien de tous les droits en terme de congés, et cela quels que soient les aléas d'une conjoncture dont les travailleurs ne sont en rien responsables.



Ne pas payer les frais de la crise, c'est refuser les suppressions d'emplois et dénoncer toutes les pressions pour faire partir un à un sans rien d'autre que l'indemnité conventionnelle ceux et celles que la direction, dans le secret de ses bureaux, estime en surnombre.

Ne pas payer les frais de la crise, c'est exiger comme partout 300 euros d'augmentation de salaire, refuser le gel des augmentations générales de salaires, et obtenir pas de salaire inférieur à 1500 euros nets parce que cela existe encore dans les usines automobiles !

Ne pas payer les frais de la crise, c'est revendiquer une réduction générale du temps de travail avec maintien du salaire intégral plutôt que de supporter les imprévus et l'arbitraire du chômage partiel !

Ne pas payer les frais de la crise, c'est exiger l'interdiction des licenciements ! C'est une demande d'autant plus « naturelle » dans l'automobile que PSA et Renault viennent de recevoir des milliards d'euros en subventions publiques.

Ne pas payer les frais de la crise, c'est prendre les devants en exigeant l'ouverture des livres de compte et des plans d'entreprise.

Assez du secret bancaire et du secret des affaires lorsqu'ils se disent tout entre repreneurs et concurrents complices.

Ne pas payer les frais de la crise, c'est mettre les entreprises qui ferment et délocalisent sous le contrôle des travailleurs.

Remontons aux donneurs d'ordre des petites entreprises qui ferment à cause des exigences des grands groupes.



Ceux qui savent et peuvent le mieux savoir comment fonctionne une usine ou un bureau d'études, comment l'argent est gaspillé et comment s'enrichissent actionnaires et donneurs d'ordre, ce sont les travailleurs.

Pas une lutte ou une grève sans solidarité active de tous les autres.

Multiplions des délégations massives de soutien inter entreprises.



Pas touche aux droits des travailleurs dès la moindre provocation patronale ou policière.

Discutons partout de la préparation d'un tous ensemble dans toute l'automobile!



PARTOUT EN EUROPE PAS QUESTION DE PAYER LEUR CRISE!

TOUT est à nous!

PAS QUESTION DE PAYER LEUR CRISE

SON LAPKA SILENCE, ON TUE

LEDF-COE-SLEZ 56 JOURS DE GREVE

Auto effectives européennes. Il faut faire entendre une autre voix à gauche, révolutions et anticapitalisme.

NOUVEAU PARTI ANTICAPITALISTE

CONTACT : cr@convergence-revolutionnaires.org

Tout est à nous !: L'hebdo du NPA
 Le journal du NPA est disponible en kiosque
 Abonnez-vous !
 L'hebdo est à 1.2 euros et la revue à 4 euros.

LE MAILLON DECHAINE

N° 66 - jeudi 15 mai 2008

Édité par des militants et des sympathisants de la Ligue Communiste Révolutionnaire

GAZETTE RÉVOLUTIONNAIRE DES USINES DE FORD - BLANQUEFORT

UNE SEULE SOLUTION : FORD DOIT RESTER

Sommaire

NON AUX SUPPRESSIONS D'EMPLOIS

INTERDICTION DES LICENCIEMENTS

un nouveau PARTI ANTICAPITALISTE maintenant !

Tract du Secteur Automobile de la LCR - NPA
 10 Octobre 2008

NPA NOUVEAU PARTI ANTICAPITALISTE
 www.npa2009.org
 Contact : cvr@nps2009.org

l'étincelle

CONTACT : cr@convergence-revolutionnaires.org

DEMAIN DANS LA RUE, ENSUITE ON CONTINUE...

Bulletin Renault Rueil Lardy - Mercredi 18 mars 2009

NPA NOUVEAU PARTI ANTICAPITALISTE

Pour refuser de payer leur crise, TOUS ENSEMBLE, PRÉPARONS LA GRÈVE GÉNÉRALE !

Tract édité par le comité NPA de Renault Cléon - Avril 2009

NPA NOUVEAU PARTI ANTICAPITALISTE

La révolte s'étend contre les licenciements

Bulletin Renault Flins

Comités Vsl et Sctms
 Contact : npamarc@yahoo.fr

Bulletin N° 13

Lundi 27 Avril 2009