

PRODUIRE DES BAGNOLES NE JUSTIFIE PAS QUE L'ON Y RISQUE SA VIE

JEAN-CLAUDE VESSILIER¹

«Est-ce vraiment absolument nécessaire de produire des voitures dans une telle période ?» Cette question lie explicitement les risques de travailler à plusieurs milliers en pleine épidémie avec le fait de produire des voitures. «Tout le monde a bien conscience que produire des voitures alors qu'on en est à 15 000 morts n'a pas de sens», confirme un ouvrier de l'usine PSA de La Janais près de Rennes, au début du mois d'avril. Continuer à produire des voitures : la bagnole est devenue le représentant de ces produits «non essentiels» qui imposent pour les fabriquer des conditions de travail dangereuses aux risques mortels avec l'épidémie. Du «Pas de bagnoles sans nous» scandé, en particulier lors des manifestations devant le Salon de l'automobile qui en étale le luxe, on est passé lors de l'épidémie à «ne pas crever pour produire des bagnoles». Ce véritable renversement de perspectives est à la mesure de la crise d'ensemble qui frappe cette société capitaliste et que l'épidémie a contribué à encore aggraver dans toutes ses dimensions.

UNE INDUSTRIE DÉJÀ MALADE

L'automobile, industrie reine de la deuxième moitié du 20^e siècle, n'en finit pas de connaître des crises. La plus récente, celle de la récession de 2008, n'avait trouvé une issue que par la destruction d'anciennes capacités de production et l'irruption de la Chine comme premier marché mondial. Les premiers signes d'une nouvelle crise sont apparus en Chine depuis presque un an avec une baisse inédite des ventes d'automobiles et des surcapacités de production apparaissant comme dans tout pays capitaliste. Les firmes automobiles étaient de plus en plus confrontées aux conséquences du changement climatique les amenant à envisager d'autres motorisations que les moteurs à essence ou diesel. Pour sauver leur essentiel, l'automobile, ce produit vendu chaque année à environ cent millions d'unités dans le monde au prix moyen de 20 000 euros.

Un «virus très politique» doit savoir que les dégâts sont d'autant plus prononcés que le sujet atteint est déjà en mauvaise santé. C'était le cas de l'industrie automobile avant l'épidémie, avec des signes très marqués en Chine et en Allemagne, peut-être moins en France.

Brutalement, l'épidémie a abouti partout dans le monde à un effondrement des ventes et de la production d'automobiles. Les chiffres du mois d'avril amplifieront ceux déjà recensés pour les mois de février et mars 2020. L'arrêt synchronisé des usines automobiles dans une grande partie du monde est sans précédent. Depuis la Seconde Guerre mondiale où de nombreuses usines automobiles avaient été reconverties pour fabriquer des armements, le monde n'a jamais vu une telle fermeture autant coordonnée des usines automobiles.

PSA ET RENAULT CONTRE LE CONFINEMENT

Dans cette situation, le singulier n'est pas la fermeture des usines de Renault et PSA en France et en Europe, mais au contraire la ténacité avec laquelle ces firmes ont essayé de faire obstacle au confinement général.

1. Jean-Claude Vessillier est retraité de chez Renault. Il a participé au livre de Clara et Henri Benoits, *L'Algérie au cœur : révolutionnaires et anticolonialistes à Renault-Billancourt*, Paris, Syllepse, 2014.

Dans les faits, ni Renault ni PSA, ainsi que toute l'industrie, n'ont accepté le confinement. Ayant chacun des capitaux publics parmi leurs actionnaires, ils ont laissé au Centre national de la profession automobile le soin de parler au nom des constructeurs, équipementiers et garagistes réunis dans un même groupe de pression. Celui-ci, maintenant animé par l'ancien ministre de l'éducation de Sarkozy Luc Chatel, déclarait dès le 11 avril : « Pour le secteur automobile, gagner la bataille du redémarrage de l'appareil industriel constitue désormais un enjeu d'intérêt national et suppose un engagement fort des pouvoirs publics », déclarait-il le 11 avril. Une bataille ? Les impératifs d'un appareil d'État en charge de la reproduction de l'ordre social existant et donc ayant finalement à rendre compte des milliers de morts de la pandémie, ne coïncident pas avec ceux de chaque firme capitaliste. Preuve en a été fournie lors de cette crise, comme ensuite a été démontré l'aplatissement du même Macron qui, supprimant le mot « essentiel » de son discours, a donné le feu vert aux entreprises pour redémarrer à leur convenance.

Production et ventes : tout se tient. Le même CNPA s'est retrouvé à la manœuvre pour affirmer que « la priorité, c'est de permettre le plus rapidement possible la reprise des activités commerciales, c'est-à-dire la livraison des véhicules et la réouverture des points de vente, complément indispensable au redémarrage des usines ». Une exigence qui, si elle avait abouti, aurait permis la réouverture des vitrines automobiles alors que librairies continuent d'être fermées. Le comble est que cette demande a reçu le soutien des syndicats de PSA autres que la CGT, exprimé dans une lettre adressée le 23 avril aux ministres de l'économie, du travail et de la santé.

UNE REPRISE CHAOTIQUE REMPLIE D'OBSTACLES

Entre ces injonctions et une reprise réelle de la production, il y a la réalité des obstacles qui tiennent à une incontestable résistance des salariés à une reprise en plein confinement maintenu pour la population. Les volontaires, lorsqu'il y a appel à volontaires pour reprendre la production, sont souvent « incités » ou contraints. Mais ces obstacles tiennent aussi à une situation sanitaire et économique non maîtrisée par les dirigeants tant politiques que patronaux. Quels que soient leurs souhaits, cela ne concourt pas à une reprise des ventes de voitures. Leur horizon, borné par l'obsession du taux de marge, les rend incapables d'anticiper une épidémie dont son universalité ne s'était encore jamais vue.

Carlos Tavarès, le président de PSA expliquait à la presse le 3 mars 2020, donc à quelques jours du confinement général de la population : « PSA maîtrise les conséquences du coronavirus. Nous avons réussi à protéger l'outil industriel européen qui tourne à plein. Les carnets de commandes sont très bons, voire excellents. C'est évidemment le résultat de l'agilité des équipes. Nous avons des tensions qui sont gérables. Elles ne sont pas plus importantes que d'autres et tirons profit de notre stratégie. » Du déni déraisonnable au sens strict !

Et de fait, les tentatives bien réelles de PSA de faire repartir la production ont échoué avec des premiers tests manqués le 31 mars dans les usines de Valenciennes consacrées à la fabrication de boîtes de vitesses, et de Douvrain fabriquant des moteurs. L'opposition de tous les syndicats, le mécontentement local et l'effondrement persistant des ventes ont fait reculer PSA. La reprise envisagée a été différée.

Toutefois, l'activité n'a jamais complètement cessé dans l'industrie automobile. Les centres d'études de Renault ont continué à fonctionner en mêlant télétravail et présence sur site de centaines de salariés. « Pour maintenir des activités soi-disant vitales pour l'entreprise, 400 salariés en moyenne sont présents quotidiennement au Technocentre et à Aubevoye pour réaliser des essais, des validations et des prototypes », relate le syndicat SUD du Technocentre de Renault.

Outre les fournitures de pièces chez Renault et PSA, les grands équipementiers ont continué à

vendre à travers le monde – l’effondrement de la production n’étant pas totalement synchrone selon les continents et les pays, la Corée du Sud et la Chine ayant été atteints plus tôt que l’Europe et ayant redémarré en conséquence. Michelin et Valéo sont parmi les firmes qui n’ont jamais arrêté totalement leur production en France. Le centre de pièces et logistique de PSA à Vesoul a continué à fonctionner bien que, en date du 1^{er} avril, sur 128 cas de coronavirus suspectés 24 aient été diagnostiqués par l’infirmier du centre.

LA PRODUCTION D'AUTOMOBILES RALENTIE

À la fin du mois d’avril l’usine Toyota d’Onnaing près de Valenciennes a été la première usine d’assemblage de voitures à redémarrer le 24 avril. Mais pour produire seulement après quelques jours 150 voitures par jour contre une moyenne habituelle de 1 000 voitures. Cet exemple largement relayé par les médias illustre davantage les obstacles à une reprise normale que sa réussite.

Renault est plus en avance que PSA avec un redémarrage effectif dans la semaine précédant le 1^{er} Mai des usines de Flins et de Sandouville.

Dans toutes les usines qui ont repris, les effectifs ne sont pas au complet avec un fonctionnement en équipes réduites par rapport à l’habituel. Et partout le nombre de voitures ou de pièces produites est très inférieur aux standards d’avant l’épidémie.

Les mesures barrière ne se réduisent pas à de la signalétique supplémentaire dans les ateliers et les services. Elles créent en fait de nombreuses contraintes et gênes supplémentaires, détériorant donc considérablement les conditions de travail. Le port du masque, indispensable et obligatoire est pénible à supporter tout au long d’une session de travail de 8 heures, et cela d’autant plus si les objectifs de productivité restent les mêmes. Et c’est encore plus pénible, lorsque le port d’un masque chirurgical FFP2 est imposé, dans les situations où moins d’un mètre sépare chacun de son collègue.

Le contrôle de l’air ambiant dans les ateliers et services n’est pas secondaire. Comme il a été démontré que climatisation, ventilation ou brumisateurs pouvaient contribuer aux déplacements des gouttelettes porteurs de virus, tous les dispositifs sont suspendus dans le cadre de l’application des mesures barrière. Cela deviendra vite insupportable dans les mois d’été où la température dans certains ateliers d’usinage peut dépasser les 40 degrés.

La suppression de tous les appareils de distribution de boisson et de nourriture sont autant d’obstacles mis à un fonctionnement normal, qui a été gagné au fil des ans avec quelques aménagements face à un travail de plus en plus contraint.

Ces conditions de travail dégradées s’observant déjà dans les cas actuels de reprise pourtant très partiels le seront d’autant plus lors des reprises plus générales. C’est bien une période chaotique qui s’ouvre. Les affrontements entre les impératifs de retrouver le niveau de production d’avant et ceux déterminés par la préservation de la santé et la vie de chacun, rythmeront cette période marquée par la menace d’une nouvelle vague de l’épidémie.

LE RETOUR DE VIEILLES RECETTES

L’industrie automobile toujours en crise : aux facteurs à l’œuvre dès avant l’épidémie va s’ajouter la crise économique ravageuse qui pointe, synchronisée dans tous les pays au tempo de l’épidémie. Les vieilles recettes fondées sur l’octroi massif de primes finançant l’achat de voitures neuves seront des rustines remises au goût du jour, en favorisant les véhicules électriques ou hybrides au détriment des anciens modèles essence ou diesel.

Les voitures neuves sont maintenant achetées en Europe pour moitié par des entreprises et sociétés, et pour l’autre moitié par la population la plus riche et la plus âgée. D’éventuelles primes les serviraient en priorité. Et les voitures électriques ainsi favorisées nécessiteraient en France la mise

en service de plus de centrales nucléaires. Dans ce cas, bonjour le développement écologique de ce monde d'après. Épidémie ou pas, les firmes automobiles n'ont pas d'autre objectif que de vendre plus de voitures à ceux et celles ayant des revenus ou rentes suffisants pour les acheter.

Les restructurations à venir sont déjà programmées: Renault annonce un plan d'économies de deux milliards d'euros pour la mi-mai, intégrant l'arrêt de plusieurs modèles, la suppression ou la délocalisation d'activités pour les nouveaux modèles, et la fermeture éventuelle d'usines. PSA sous la houlette de Tavares accélère les préparatifs de la fusion avec Fiat, en activant la chasse aux doublons pour supprimer usines, emplois et activités à l'exemple de ce qui a été mis en œuvre chez Opel.

QUELLE RECONVERSION POUR L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

Les lendemains de l'épidémie verront dans l'automobile, et de façon peut être plus aiguë qu'ailleurs, la crise sociale rattraper la crise sanitaire. La défense de l'emploi sera à l'ordre du jour. Face aux crises de cette ampleur, les questions de la socialisation d'une industrie expropriée de ces «saigneurs» (l'expression utilisée à Renault-Billancourt en 1936 pour désigner Louis Renault le fondateur exproprié en 1944) et de sa reconversion au service des besoins les plus essentiels sont nécessairement posées. La reconversion de l'industrie automobile est ainsi inscrite au programme de nombreux courants radicaux.

Pour concrétiser la possibilité d'une reconversion de l'industrie automobile, le seul exemple cité pendant longtemps était celui de la Seconde Guerre mondiale où les firmes automobiles avaient été contraintes de produire du matériel militaire. Cela avait été rappelé par Lars Eriksson un ouvrier militant chez Volvo en Suède, après la crise de 2008. Lors de la dernière grève de General Motors à l'automne 2019, la caravane de la solidarité avait aussi cité cet exemple. Le fait que les critiques de l'usage de l'automobile n'aient d'autres exemples que celui-ci datant de trois quarts de siècles, était révélateur des difficultés à étayer une reconversion possible de l'industrie automobile.

Lors de cette épidémie, aux États-Unis comme en Europe, les constructeurs automobiles ont pu «techniquement» contribuer à la fabrication de masques et de respirateurs. Pour un résultat ridicule en comparant l'ampleur des besoins avec les capacités en investissement de firmes comme General Motors ou PSA. Il n'empêche que la demande pour la fabrication de respirateurs s'est tournée vers les constructeurs automobiles, et avec une intensité plus grande aux États-Unis qu'en France.

En France, selon PSA, une soixantaine de volontaires ont été rassemblés dans un atelier de l'usine de Poissy pour fabriquer des modules mécaniques livrés ensuite pour l'assemblage final sur le site d'Antony d'Air Liquide. La CGT de PSA est «bien évidemment d'accord avec la fabrication de respirateurs médicaux avec une sécurité sanitaire maximum pour les salariés, car c'est une production vitale et urgente pour sauver des vies. Mais que de temps perdu par ces deux constructeurs quand on sait la pénurie inacceptable de respirateurs médicaux dans les hôpitaux».

Depuis cette annonce on a appris que l'initiative relevait davantage de la communication que de la participation effective à une «mobilisation» contre le virus. Radio France a en effet révélé que sur les 10 000 respirateurs produits par le regroupement autour d'Air Liquide et de PSA, 8 500 sont des appareils légers faits pour être utilisés dans les ambulances, mais pas dans les salles de réanimation. Un médecin du CHU de Nantes interrogé par Radio France précise: «Si vous vous en servez pour un syndrome respiratoire aigu, vous avez un risque de tuer le patient au bout de trois jours. Parce que ce n'est pas fait pour ça.»

Plusieurs autres firmes relevant de la filière automobile ont aussi fabriqué des masques d'abord pour leur besoin interne, montrant ainsi qu'en peu de temps d'autres objets que des pièces automobiles pouvaient être fabriquées dans des mêmes installations. Le recours aux imprimantes 3D et à

leur polyvalence témoigne d'une aptitude nouvelle à pouvoir produire pour d'autres fins que celles initialement installées.

En pratique, PSA et Renault ont montré qu'elles étaient plus championnes en communication qu'en fabrication de biens essentiels. Mais cela n'est pas une découverte. Le nouveau est qu'il a été montré, à une échelle certes très réduite, la possibilité de produire autre chose que des pièces automobiles, et que les firmes capitalistes étaient incapables sur une grande échelle de satisfaire ces besoins urgents. Cet exemple même détourné par les firmes automobiles vaut bien autant que celui de la reconversion des usines automobiles en fabrication de matériel de guerre pendant la Seconde Guerre mondiale.

À LA POPULATION ET AUX SALARIÉS DE CHOISIR CE QUI EST ESSENTIEL

Les comportements sociaux face à une telle épidémie sont comme un phénomène de loupe permettant de distinguer ce qui est « essentiel » du reste. Ce n'est pas une discussion de salon : la priorité d'affectation des masques pour les soignants des hôpitaux est une question à laquelle toute la population se montre sensible. Si en raison de cette priorité il n'y a plus de masques disponibles pour produire des voitures, c'est la production de voitures qui doit s'arrêter et la santé de ceux qui y concourent sauvegardée. Les bagnoles ne font pas ou plus partie de l'essentiel et ne justifient pas que l'on risque sa vie à les fabriquer.

Le recours à jusqu'à 80 % d'intérimaires sur les chaînes de production, la participation de centaines de prestataires aux projets de nouveaux véhicules sapent l'attachement des salariés à leur entreprise et à la voiture, renforçant la très ancienne séparation entre le produit achevé et le travail morcelé de chacune ou chacun.

Une crise de cette importance condense toujours le rythme des séquences. Les mêmes appelés aujourd'hui à être volontaires pour faire redémarrer les usines au plus vite peuvent être sur les listes de suppression de poste ou emploi. Le cheminement de la mise en cause des finalités d'une production qui n'arrive même plus à trouver d'acheteurs, peut poser la nécessaire défense de l'emploi en des termes plus efficaces, oui plus efficaces, que la défense de la bagnole devenue le temps de cette épidémie un symbole des biens « non essentiels ».

30 AVRIL 2020