

Rencontre Auto.Mobil.Crisis Stuttgart 29 et 30 octobre 2010

Organisée par l'Institut Rosa Luxemburg et le Groupe parlementaire Die Linke, cette rencontre avait pour objectif de débattre de la crise du secteur automobile, de questionner cette industrie au regard des enjeux de l'écologie en permettant la rencontre de syndicalistes du secteur et d'organisations écologistes.

Le lieu même de cette rencontre n'est pas innocent. Stuttgart est une ville largement marquée par la présence industrielle de Daimler et le théâtre depuis des mois d'une lutte de la population locale contre le projet géant d'une nouvelle gare couplé avec d'autres aménagements en centre ville (Stuttgart 21).

Si l'ambition de cette conférence était internationale, force est de reconnaître que celle-ci regroupait essentiellement des participants allemands.

Position officielle d'IG Metall

Le ton de la conférence sera donné par la présentation de Hans-Jürgen Urban du Comité exécutif d'IG Metall, organisation syndicale allemande qui regroupe les travailleurs du secteur automobile.

Pour cette organisation, le pire serait de pratiquer la politique de l'autruche (« Business as usual ») et de s'en tenir à un rôle strictement défensif alors que le problème que l'industrie automobile va devoir affronter est de nature structurelle. Quatre dimensions caractérisent cette situation :

- La dimension écologique. Outre les émissions excessives de CO₂, l'industrie automobile devra tôt ou tard affronter le Peak Oil avec un renchérissement drastique du prix de l'essence. Par ailleurs, le développement du tout-automobile commence à montrer ses limites dans les centres villes.
- En Allemagne, sans prendre en compte ces problèmes futurs, l'emploi dans le secteur automobile est déjà déclinant : 749 000 travailleurs en 2005, 698 000 en 2010.
- Cette situation induit déjà un déclin des profits qui conduit à une précarisation de plus en plus forte et à une augmentation de la charge de travail.
- L'industrie automobile est en sur-production notable par rapport à la demande du marché. Si en 2007, on pouvait estimer qu'il y avait une production mondiale de 60,4 millions d'automobiles pour une demande de 59 millions, la situation de 2009 est de 61 millions pour une demande n'excédant pas 45 millions : la surproduction serait donc de 16 millions soit un peu plus de 25%.

La stratégie est donc de trouver un équilibre entre la durabilité économique et écologique et la demande d'emplois. Il estime que ce processus d'équilibre ne peut nullement être laissé au jeu du marché mais nécessite une intervention politique forte.

Si, pour le syndicat, l'essentiel est la sécurisation des emplois, rien ne serait pire que d'ignorer la situation. À l'heure actuelle, IG Métall questionne les politiques suivies sur trois points :

- La réduction des émissions et le recyclage sont des voies fortes de créations d'emplois à étudier.
- S'interroger sur le potentiel réel de la voiture électrique. En effet, la technologie des batteries n'est guère au point à ce jour et la révolution technologique due à la motorisation est telle qu'elle est très éloignée de l'industrie actuelle. De même, une grande partie des émissions

carbone de l'automobile porte sur sa construction en tant que telle et non dans sa consommation future. De ce point de vue, la voiture électrique peut ne pas être une solution.

- S'interroger sur la mobilité plutôt que l'automobile en tant que telle, débat sur lequel IG Metall avait déjà commencé à travailler avec les organisations écologistes dès le début des années 90.

C'est donc sur l'évolution totale de la branche automobile vers un secteur « mobilité » qu'il faut travailler, autrement dit d'un secteur de biens de consommation vers un secteur de services. Il n'est pas exclu que cette évolution passe par un tassement du secteur privé au bénéfice du secteur public. Cette évolution suppose que nous sachions gérer la concurrence au niveau international.

La « gauche mosaïque », composée des syndicats de travailleurs, des organisations écologistes et le monde de la recherche (économique, sociologique), serait alors un élément moteur d'une telle évolution pouvant s'opposer à une réorientation de l'industrie seulement basée sur la logique de profit. Il conclut sur 5 thèses :

- Le processus de transformation doit être contrôlé par le politique ;
- Le développement durable doit être conçu comme une intégration positive d'éléments qui se complètent ;
- Priorité à la démocratisation des décisions économiques ;
- Les syndicats doivent être des acteurs actifs et donc politiques ;
- Si l'automobile ne peut être un modèle durable de mobilité, la mobilité ne peut renoncer à la production industrielle.

La position des organisations écologiques

Divers intervenants ont contesté la place de l'automobile dans nos vies, nos villes et notre temps de travail.

Winfried Wolf, expert en mobilité, a pointé la fin prochaine d'un modèle de développement porté par le pétrole avec le phénomène du peak oil. L'ensemble de l'industrie automobile fonctionne sur ce paradigme d'un pétrole à bon marché, ce qui aura des répercussions notamment par la place que l'automobile occupe dans les classes moyennes des sociétés occidentales (USA : 730 automobiles pour 1000 habitants, Europe : 520 pour 1000). Il note que sur les 500 plus grandes sociétés mondiales, un tiers de celles-ci relèvent du secteur pétrolier ou automobile.

Heiner Monheim, de l'Université de Trêves, a rappelé que l'automobile s'est développée après les chemins de fer et devait répondre à la question de relier les zones rurales entre elles sans chemin de fer. Cette évolution n'a pas toujours été de soi comme en témoignent les résistances locales face aux risques de dangerosité de l'automobile. Aux USA, il est significatif de constater qu'un véritable cartel financier lié au secteur automobile a acheté les lignes de chemin de fer pour mieux les détruire ensuite. L'automobile est rentrée massivement dans les villes et on a dû remodeler le paysage urbain pour satisfaire cette évolution. Dans le courant des années 60, quelques protestations se font jour portant sur la pollution, les niveaux sonores des villes, la montée en flèche des accidents routiers (doit-on rappeler que la route tue 3 millions d'individus tous les ans ?), la multiplication des problèmes de santé avec la montée des cancers et des maladies respiratoires. Les années 80 marquent un tournant avec les premières créations de pistes cyclables et de zones piétonnes. Il défend l'idée que l'on peut se passer de voiture y compris dans les zones rurales.

Après avoir rappelé que les États-Unis est le premier pays au monde quant à l'utilisation de la voiture individuelle, Catherine Lutz de la Brown University de Providence (USA) a déconstruit les mythes attachés à la nécessité de l'automobile :

- Sentiment de liberté (L'automobile oblige les 20% des nord-américains les moins fortunés à dépenser 26% de leur budget)
- Individualisme
- Sécurité (les chiffres démentent ce sentiment qui reste très psychologique compte tenu de la coupure que la voiture procure vis-à-vis du monde extérieur)
- Progrès (démenti par la congestion des centre-villes)
- Rêve américain du succès

Elle conclura que le déclin de l'industrie automobile est inéluctable en rappelant qu'en 2008, les ventes US étaient de 16 millions de véhicules, et qu'aujourd'hui après un rebond passager dû aux mesures de soutien, il n'y a plus que 9 millions de véhicules vendus.

Débats sur la conversion

Elmar Altavater du Conseil scientifique d'Attac, pense que l'on aurait déjà passé le Peak Oil et ne peut imaginer un capitalisme sans pétrole. La sortie du capitalisme ne peut donc se faire que par une conversion de notre production sur une base démocratique. Si une conversion est par nature lente, il nous faut néanmoins commencer par trouver des axes immédiats, ceux-ci pouvant être la recherche d'énergies alternatives (notamment non nucléaires) et le changement d'organisation du tissu urbain et notamment son étalement.

Au-delà de la déclaration initiale de Hans-Jürgen Urban d'IG Metall, les discussions ont révélé des divergences significatives entre les différents courants de cette organisation. Uwe Meinhardt d'IG Metall de Stuttgart, pointe le fait que l'essentiel de la production locale passe par des voitures de luxe. Si apparemment, Daimler a retrouvé cet été ses niveaux de vente de 2008, il ne faut pas se leurrer : cette reprise est essentiellement due à l'exportation pour répondre notamment à la demande chinoise. De fait, cette production sera appelée à se délocaliser au plus près des lieux de vente, ce qui signifie que d'urgence, les constructeurs, et Daimler en particulier, doivent évoluer vers la production de voitures plus légères et moins polluantes.

Tom Adler, délégué syndical Daimler d'IG Metall, fait entendre une tonalité différente. Pour lui, la conversion des constructeurs automobiles dans le cadre de ce secteur est une pure illusion, la place de la voiture dans la société étant, pour toute une série de raisons, appelée à se réduire. Il s'appuie sur l'exemple de Lucas Aerospace, pour montrer que les travailleurs sont capables et favorables à une évolution de la production en dehors du secteur initial. De ce point de vue, il faut orienter la production vers des solutions de transports en commun.

Il note que Daimler va faire à nouveau beaucoup de profits cette année. Cette situation doit amener les syndicalistes à l'offensive pour exiger la généralisation des CDI, la fin du recours aux intérimaires et aux heures supplémentaires. C'est à cette condition que les travailleurs auront un poids suffisant dans l'entreprise pour imposer une conversion qui va dans le sens de l'intérêt général.

Werner Reh du BUND (Organisation écologiste allemande) souligne que IG Metall a fait bloc avec les constructeurs pour ne pas réduire les seuils réglementaires d'émission de CO2 des automobiles, alors que la technologie permet aujourd'hui d'évoluer immédiatement. Cependant, les carburants fossiles resteront toujours un obstacle. La bonne nouvelle est que les populations sont aujourd'hui largement plus ouvertes sur les nouvelles formes de mobilité à base de transports en commun et doux : 95% des projets allant dans ce sens sont aujourd'hui approuvés par les populations. Ne serait-ce qu'à l'échelle d'une ville comme Copenhague, 38% des voyages se font en transports publics. S'il est difficile de savoir ce que sera le transport public en 2040, il est certain que le concept de mobilité portera de plus en plus sur la notion de services. De même, il souligne que les jeunes générations sont totalement ouvertes à l'idée de ne pas posséder de voitures mais d'utiliser les

transports en commun ou des services d'auto-partage. S'il y avait des discussions entre le BUND et IG Metall il y a une quinzaine d'années, il pense que la crise a fait que les syndicats adoptent des positions défensives alors qu'au contraire, il faut aller de l'avant.

Ulla Lötzer, Présidente du groupe parlementaire de Die Linke au Parlement, défend l'idée de la création d'un fonds de conversion industrielle, démarche appuyée par IG Metall, et défend l'idée d'une politique industrielle de l'État. Enfin, elle estime que la situation de crise multiforme plaide pour des solutions européennes et mondiales. Le gouvernement CDU défend la liberté des investissements sans critères écologiques, ce qui induit une concurrence de plus en plus exacerbée entre pays alors qu'au contraire, l'heure est à la coopération.

Suite à ces présentations, diverses personnes sont intervenues pour éclairer certains points du débat. A noter une grande partie des interventions sur l'engagement réel des syndicats sur la notion de conversion écologique de la production.

Ateliers

De nombreux ateliers ont eu lieu durant la journée de samedi 30 octobre.

Un atelier Social.Ecology.Solidarity a porté sur le comportement des collectivités locales face à l'imbrication des questions sociales et écologiques. Sieghard Bender, premier secrétaire d'IG Metall dans la ville d'Esslingen, a parlé du drame d'une ville fortement dépendante de l'industrie automobile et à fort niveau de vie. Il remet en question l'idée d'évoluer vers l'automobile électrique et penche plutôt vers la promotion de nouvelles technologies d'énergie décentralisée. Taddeus Williamson, de l'Université du Maryland (USA) défend le modèle de Cleveland (Ohio, USA) dans lequel la population s'inspire de l'exemple de Mondragón (Pays basque), pour construire des coopératives de travailleurs répondant à des besoins sociaux. A ce jour, 4 projets ont vu le jour en l'espace de dix-huit mois (blanchisserie industrielle, installation de panneaux solaires, fermes urbaines et université populaire). Les trois premiers projets ont un potentiel de 150 emplois. Andrea Hermann d'une association militant pour une ville sans voiture détaillera l'explosion actuelle des quartiers sans voiture à l'exemple du quartier Vauban de Fribourg.

Un atelier Car.Culture.Critique a mis en évidence la sur-utilisation de l'automobile par rapport à son utilisation réelle, fait le lien avec la vision de la mobilité que nous apporte la science-fiction, et a posé les liens entre mobilité et exclusion sociale ainsi qu'entre automobile et capitalisme.

L'atelier Daimler.Corporation.Strategy a permis la rencontre de syndicalistes du secteur automobile et tout particulièrement de Daimler. Mikaël Klaus d'IG Metall Daimler a remis en cause la politique de la firme en terme de délocalisations de production vers des pays à plus bas coûts salariaux. Il a notamment pointé la fabrication de 4x4 aux Etats-Unis et prédit la production prochaine de Mercedes Benz en Chine. Valter Sanches, syndicaliste brésilien de Daimler, a rappelé que sa firme produit au Brésil depuis 1956. Il a salué la coopération de longue date réalisée avec IG Metall, notamment durant les années de la dictature. La production des usines Daimler dans son pays est en plein boom, notamment tirée par la demande des pays émergents : à cet effet, Daimler a recruté 3 500 nouveaux salariés. Christian Pilichowski de la Fédération des Travailleurs de la Métallurgie CGT a essentiellement commenté l'accord entre Renault-Nissan et Daimler sur le modèle Infinity. Le partenariat avec Daimler porte sur la recherche et développement dont le niveau chez Renault lui paraît insuffisant. Bien qu'ils aient été défavorables à la coopération avec Nissan qui a été coûteuse en emplois, ce partenariat lui semble au contraire positif et il attend beaucoup d'échanges d'informations avec IG Metall. Jürgen Grässlin, pacifiste et actionnaire « critique » de Daimler, a rappelé que Daimler n'est pas seulement un constructeur d'automobiles, mais aussi le deuxième

fabricant d'armes en Europe et le septième au monde. Le débat a permis de confronter les points de vue de syndicalistes Daimler en provenance de différents pays (Hongrie, Pays basque, Afrique du Sud). Le représentant sud-africain a rappelé à son collègue allemand que les délocalisations ne doivent nullement être condamnées si celles-ci se font à destination d'un marché local.

L'atelier Mobility.Global.Expansive a fait intervenir des syndicalistes de l'automobile du Brésil, de l'Inde et de la Chine. Dans ces trois pays, la production et la consommation d'automobiles est en plein boom: la production est ainsi passé au Brésil de 1 million de véhicules en 2002 à 3,6 en 2010, avec 500 000 salariés du secteur. Mais dans tous ces pays émergents, il a été souligné le problème de l'intérim et des CDD massivement utilisés (en Chine, 40 % des employés de Honda sont dits stagiaires et ne gagnent que 40 % du salaire normal), du niveau très bas des salaires, des conditions de travail très dures, de la surveillance des travailleurs par caméras s'opposant à leur organisation collective. Toutefois, au printemps dernier, 20 millions de travailleurs ont fait grève en Chine, avec une vague de grèves dans une centaine de villes, ce qui a permis d'augmenter les salaires en moyenne de 34%! Dans tous ces pays, les syndicalistes se posent la question: peut-on continuer « business as usual », car le modèle arrive à ses limites (embouteillages, pollution). Christian Pilichowski de la CGT a souligné la nécessité de relocaliser la production pour diminuer les coûts liés au transport des pièces, et posé la question de la qualification et de la formation des salariés à de nouvelles compétences sans perte de salaire. Un syndicaliste de Fiat Italie a souligné que l'automobile ne pouvait pas garantir l'emploi de tous à l'avenir, ce qui rend nécessaire la reconversion.

L'atelier International.Conversion.Mobilisation a permis à Enrique Gomez Delgado et Juan José Echevarria Torres de mettre en lumière le cas très intéressant de Continental à Mexico, usine de pneus reprise en 2005, après trois ans de grève, par ses salariés et faisant à nouveau des bénéfices, et ayant embauché 200 nouveaux travailleurs (tous payés au même salaire). Thad Williamson de l'Université de Maryland est revenu sur le modèle de Cleveland. Lars Henriksson de Suède pose que la reconversion se fera nécessairement, la question est comment, et c'est une question de politique et de pouvoir: il faudra à la fois sauver nos emplois et la planète. Herman Rosenfeld, de CAW au Canada, propose des assemblées de travailleurs, et la création d'une institution de la classe ouvrière, et de faire des campagnes transports gratuits, pour le droit à la mobilité pour tous, et des campagnes pour le développement des services publics de transport.

Commentaires

Tous les participants à la conférence reconnaissent que l'industrie automobile doit et va évoluer et ce, quel que soit le point de départ de chacun (défense de l'emploi, limitation des émissions de CO2, conscience de l'imminence du Peak Oil, questions sociétales...). Le positionnement d'IG Metall (dans le contexte d'une conférence essentiellement allemande) a été régulièrement questionné tout au long de ces deux jours. Si cette organisation syndicale avait effectivement travaillé avec les organisations écologiques au début des années 90, il est clair qu'elle s'en est éloignée au tournant du siècle. De ce point de vue, la déclaration d'Hans-Jürgen Urban dans laquelle celui-ci indique que la reconversion est inévitable à plusieurs titres et qu'elle ne peut être que dirigée politiquement marque un tournant capital. Pour autant, il est apparu tout au long de la conférence que les positions au sein d'IG Metall variaient d'une certaine adhésion au paradigme du capitalisme vert (tournant vers le véhicule électrique) à la critique d'une civilisation basée sur l'automobile, rejoignant ainsi les organisations écologistes.

Sans que cela ait été dit de façon claire durant cette rencontre, l'irruption des citoyens dans la définition de la mobilité future est inévitable, la contestation de Stuttgart 21 et les propositions alternatives nous en montrant d'une certaine façon les prémisses. De même, les différentes

alternatives existantes (Quartier Vauban de Fribourg-en-Brigau, Modèle de Cleveland, extension du champ des services publics dans le secteur de la mobilité...) nous montrent que le capitalisme est incapable d'apporter des réponses à ces nouveaux défis. Il est donc indispensable qu'émerge un plan d'action coordonné des populations et des travailleurs du secteur pour créer les outils de concertation et de mise en œuvre de cette transition.

Evelyne Perrin & Benoît Borrits