

Appropriation sociale du secteur automobile

Le Groupe Renault

Plan :
Renault

Marc Tzwangue Sud

- Intro
- 5 Questions
- Quelques réponses à propos de l'industrie automobile
- Conclusion

Intro :

Petite présentation : j'ai été embauché mi-1982 à Billancourt. J'ai été à la CGT depuis 1983 et délégué du personnel. En 1995, mon service a été transféré au Technocentre. Création du syndicat CGT au Technocentre à Guyancourt. Lors de la lutte contre l'accord RTT en 1999, j'étais en désaccord profond avec les orientations centrales CGT Renault. Ces désaccords se sont accentués (orientations et fonctionnement) jusqu'en 2007, date à laquelle je rejoins SUD Renault créé suite à l'accord RTT signé par la CFDT. Puis je deviens en 2014 secrétaire du syndicat puis de la coordination SUD Renault (USSGR). Actuellement co-secrétaire de SUD Industrie.

Ce soir pour notre débat sur Renault SAS ? On ne va pas parler ici de la « socialisation /récupération » sous quelque forme que ce soit d'une petite entreprise en dépôt de bilan ou sacrifiée par un grand groupe. Mais d'une multinationale puissante implantée dans le monde entier et regroupant de différentes façon capitalistiques d'autres constructeurs eux-mêmes multinationaux (la présentation de Pierre nous l'a montrée).

Petite citation de Rosa Luxemburg que j'ai trouvé dans plusieurs articles (ça fait plus sérieux) :
« Les coopératives, et d'abord les coopératives de production sont des institutions de nature hybride au sein de l'économie capitaliste : elles constituent une production socialisée en miniature qui s'accompagne d'un échange capitaliste. Mais dans l'économie capitaliste, l'échange domine la production ; à cause de la concurrence il exige, pour que puisse vivre l'entreprise, une exploitation impitoyable de la force de travail, c'est-à-dire la domination complète du processus de production par les intérêts capitalistes. (...) D'où pour la coopérative de production, la nécessité, contradictoire pour les ouvriers, de se gouverner eux-mêmes avec toute l'autorité absolue nécessaire et de jouer vis-à-vis d'eux-mêmes le rôle d'entrepreneurs capitalistes. »

Donc il est important de répondre à quelques questions pour savoir de quoi on parle quant à l'appropriation sociale du groupe Renault et par voie d'extension d'une multinationale du secteur privé d'un secteur clé de l'économie.

Je vais résumer ça en cinq questions qui sont pour moi à la base de notre réflexion commune et des enjeux qui nous préoccupent. Des questions à la fois centrées sur Renault mais aussi d'une portée plus générale. Et pour m'aider dans la préparation de cette intervention je me suis appuyé en partie sur un article qui a le mérite de mettre les pieds dans le plat :

L'article « Entre crise économique et crise écologique, l'industrie automobile a-t-elle encore un avenir ? » de Lars Henriksson, syndicaliste à Volvo cars à Göteborg (Suède).

5 questions :

Donc ma première question est :

1. Quels sont les acteurs de la socialisation ?

- Ceux-ci sont-ils les salariés de l'entreprise (jusqu'où ? Ouvrier, cadres, cadres supérieurs ?) ?. Risque de reproduction hiérarchique. Comment gérer les compétences ?
- Ceux-ci sont-ils les travailleurs en général avec la mise en place de conseils de salariés au niveau de la branche, de la région du pays ?
- Ou alors, est-ce la population, au niveau local, national ?
- Et quid de l'international? Car Renault est une multinationale implantée dans de nombreux pays. Que deviennent les travailleurs de ces pays ? Ont-ils leur mot à dire ?

2. Que socialise-t-on ?

- Les entreprises socialement irresponsables ? La liste est longue. Ne le sont-elles pas toutes ?
- Les entreprises en difficulté (avec reprise par les salariés. Beaucoup d'exemples en ce moment. On pourra en reparler), les entreprises en bonne santé (ce serait plus facile) ?
- Les secteurs clés de l'économie ? Mais encore faut-il les définir. Secteur privé, secteur public ? Ce qui apparaît dans la plupart des réflexions, c'est que l'appropriation sociale des secteurs clés de l'économie ne se réduit pas au secteur public, même si celui-ci en constitue le pilier central. En ce qui concerne le secteur privé (d'ailleurs de plus en plus imbriqué dans celui du public), les secteurs de l'énergie, du transport, des banques et de l'industrie sont incontournables.

3. Comment le fait-on ? Comment socialise-t-on ?

- Par la nationalisation ? Comme en 1981 et 1982 ? Avec paiement aux actionnaires ? Mais si nous parlons aujourd'hui d'appropriation sociale et non de nationalisation, c'est que nous devons intégrer le bilan des expériences passées, de ce que les nationalisations effectuées dans les pays capitalistes ont révélé comme impasses. La Régie nationale des usines Renault en est un bon exemple...
- Par la négociation débouchant sur une cogestion sur le modèle allemand ? (cela semble être la voie suivie par Macron)
- Ou enfin par l'expropriation des actionnaires ? A partir d'une lutte locale, nationale, internationale ?

4. Que faire de ces entreprises socialisées ?

- Pour être meilleur que les capitalistes ? Plus rentable, plus sociable ?
- Pour mieux redistribuer les profits, de façon plus équitable ?
- Pour être plus écologiques ?
- Pour planifier démocratiquement l'économie ?
- Pour changer la société ?

5. Que faire...De Renault SAS ? De l'industrie automobile ?

Quelques réponses à propos de l'industrie automobile

On parle beaucoup de crise écologique.

Mais quels sont les rapports entre industrie automobile et crise écologique ?

1. L'industrie automobile est le parfait exemple du productivisme aberrant du système capitaliste, qui continue à vendre en masse des bagnoles alors que le pétrole devient rare et cher, et que notre air devient irrespirable.

On ne peut ignorer non plus les impacts sanitaires du trafic routier sur la santé humaine (sans parler des accidents de la route), notamment du fait de la pollution aux particules fines causées par la combustion d'énergies fossiles. Cette pollution serait en France la cause de 40 000 morts prématurées.

La place qu'occupe l'automobile dans nos vies et dans nos espaces urbains est une autre donnée tout à fait structurante. Le coût de l'entretien d'une voiture individuelle pour un ménage est tout simplement délirant : jusqu'à 25 % du salaire annuel moyen soit plus de 400 heures de travail. *« En tant que moyen de transport quotidien, la voiture individuelle est manifestement irrationnelle [...]. Toute la logique de la société bourgeoise favorise d'ailleurs toujours des solutions axées sur la propriété privée et sur la vente de marchandises plutôt que des solutions axées sur la satisfaction des besoins et sur les services publics. »*

2. L'industrie automobile est également un parfait exemple de la casse humaine et de la pénibilité du travail car les « bons résultats » de PSA, de Renault, etc. s'accompagnent de cortèges d'intérimaires, d'une augmentation des cadences, du travail de nuit et des dimanches, d'un chantage à l'emploi et aux délocalisations. *« Cela provoque la désagrégation des collectifs de travail et militants. En même temps, les conditions de travail se dégradent avec l'intensification du travail, la suppression des temps de pause, la multiplication des outils de contrôle, la mise à mal de la séparation temps privé-temps professionnel, le développement du travail de nuit, du travail posté, la taylorisation du travail administratif et commercial. L'individualisation du travail et de la rémunération, la précarisation de l'emploi, engendrent souffrance et stress jusqu'au suicide, sans que se développent les ripostes collectives suffisantes. »* Il y a un lien très clair entre augmentation de la productivité, nouvelles méthodes de management et souffrance au travail, jusqu'aux gestes les plus désespérés. C'est cela aussi, le bilan d'une industrie qui n'est pas au service des intérêts du plus grand nombre.

Ce système nous réduit à l'état de machines : les salariés de l'automobile payent très fort le prix de la surproduction. Aucun miracle technique ne permettra de se sortir de cet univers de la concurrence capitaliste et aucun miracle technique ne viendra résoudre l'aberration écologique et économique d'un système de surproduction et de gaspillages avec des cycles de fabrication aux quatre coins du monde. Il n'y aura donc pas non plus de miracle social tant que l'objectif de ces productions sera les profits et la productivité avant d'être la satisfaction des besoins sociaux dans le respect des équilibres écologiques.

Peut-on produire autre chose autrement ? Peut-on mettre en place une planification écologique ?

Dès maintenant, faire le choix d'une sortie maîtrisée du tout bagnole/pétrole, comme nous proposons une sortie du nucléaire, doit être notre objectif. Nous devons le dire tranquillement. Le dépérissement de l'usage de la voiture, ou du moins les conditions d'accès au carburant, vont devenir de plus en plus prégnants et de plus en plus inégalitaires. Il faut donc entrer en campagne pour exiger le développement des transports collectifs et leur gratuité : c'est une voie pour la conversion de l'industrie automobile en production socialement utile et écologiquement soutenable. Ce thème permet de faire le lien avec les quartiers populaires, les campagnes délaissées. Il est éminemment social et écologique. Il parle aussi de justice territoriale et d'un autre rapport aux déplacements et à l'organisation de la vie.

Tout comme nous revendiquons une mise sous contrôle de la filière énergétique, avec la réquisition des profits et des moyens de production de grands groupes comme Total, nous devons exiger que la production des modes de transports se fasse sous contrôle de la population et des salariés, dans le respect des objectifs de réduction d'émissions de gaz à effet de serre responsables du cataclysme climatique.

Ce raisonnement implique une transformation révolutionnaire écosocialiste de la société. C'est une rupture avec une vision productiviste portée notamment par une grande partie du syndicalisme dominant en France.

Pour une reconversion écologique de l'industrie automobile

La reconversion écologique de l'industrie passe par l'appropriation collective ou la socialisation des moyens de production ou de services qui doit s'inscrire dans un projet global de transformation sociale et d'émancipation.

Pas de solution sans penser à la reconversion de l'industrie, et notamment automobile. La voiture verte est une illusion et les agro-carburants ne sont pas la solution.

L'industrie automobile a une expertise dans la logistique, l'ingénierie de production et de la conception à la production, qui pourrait être appliquée à tout autre type de production. Les processus complexes mis en œuvre aujourd'hui dans l'industrie automobile pourraient être appliqués à la production d'éoliennes et d'autres équipements pour la production d'énergie renouvelable, de tramways, de trains, d'autres véhicules et de systèmes pour des organisations de transport durable et une nouvelle approche de la mobilité.

La défense et la préservation des postes de travail nécessitent l'élaboration de contre-plans alternatifs visant une reconversion écologique qui devront intégrer des questions telles que :

- le développement et la faisabilité technologique de l'évolution des nouveaux produits ;
- l'impact écologique pour fabriquer ces produits ;
- la recherche de l'innovation pour une plus grande utilité sociale ;
- la redéfinition des rapports sociaux dans l'entreprise et la branche ;
- l'organisation du travail, le transfert des « savoir-faire » et la remise en cause des savoirs morcelés.

Cette reconversion doit aussi passer par une démocratie autogestionnaire autour de l'entreprise :

- La démocratie comme révélatrice des conflictualités dans l'élaboration d'un projet commun ;
- L'accès à l'information ce qui implique l'ouverture des livres de comptes et le contrôle des investissements ;
- De nouvelles formes d'organisation et d'expression des travailleurs : des conseils d'atelier au conseil d'entreprise ;
- Mieux définir le rôle des experts et contre-experts (associations de chercheurs, économistes, syndicalistes, etc.) ;
- Et surtout l'intervention de la population concernée, des mouvements politiques et écologiste, des mouvements syndicaux.

Pour résumer : l'industrie automobile est un outil fantastique et polyvalent qui n'est pas fatalement lié à la fabrication d'automobiles.

L'industrie automobile doit changer de trois façons:

- Elle doit passer du privé au public et être socialisée par l'expropriation (c'est à nous !)
- Elle doit passer de la route vers le rail et les transports collectifs.
- Elle doit être au service d'une nouvelle approche de la mobilité dans un contexte de transition écologique.

Loin d'être une utopie la reconversion et la socialisation de l'industrie automobile est une perspective pratique.

C'est une industrie extrêmement flexible. Ce n'est pas un hasard si l'industrie automobile a été la seule branche de l'industrie américaine à avoir été complètement reconvertie à l'effort de la Seconde Guerre mondiale. Quelques mois seulement après Pearl Harbor, les chaînes de montage de Detroit ont cessé de produire des voitures privées et ont commencé à produire tanks et avions. Donc aujourd'hui pourquoi pas des trains, bus, etc.

En bref, l'industrie automobile n'est pas une mine de charbon. C'est un mécanisme souple de production que la société pourrait utiliser pour produire presque n'importe quel type d'équipement technique sur une grande échelle.

Enfin en guise de conclusion :

Initier des débats et des réflexions communes est important mais je pense aussi que les solutions viennent, viendront dans le bouillonnement de la lutte. Les salariés, les populations lorsqu'ils sont en lutte voient leurs capacités créatives enfin émerger des carcans de la société capitaliste. (Exemple grève et occupation de Maco Meudon en 85). Mais si l'on peut et doit

critiquer les expériences multiples qui ont déjà eu lieu dans diverses circonstances et dans divers pays (les nombreuses reprises par les salariés qui montrent qu'on peut se passer des patrons et des actionnaires mais pas des banques, de la logistique, de la distribution et surtout de la concurrence), ces expériences d'appropriation sociale d'entreprise ont le mérite de montrer ce qui est possible et ce qui ne l'est pas. Que l'on n'est pas dans l'utopie. Qu'une autre société est possible.