

<http://lipietz.net/Auto-le-mal-vient-de-plus-loin>

Paru dans Libération

# Auto : le mal vient de plus loin

- Vie publique - Articles et débats -



Publication date: jeudi 2 août 2012

---

Copyright © Alain Lipietz - Tous droits réservés

---

## Auto : le mal vient de plus loin

Bien sûr, le Président Hollande a raison de fustiger la direction de P.S.A. et le précédent gouvernement, qui ont caché l'importance de la crise qui frappe l'automobile française. Bien sûr, le ministre Montebourg a raison de proclamer sa défiance vis-à-vis d'une direction qui a accumulé les échecs, et ne peut opposer que le faible argument du « coût du travail en France ». Il lui suffit de rappeler que Toyota a ouvert son usine d'Onnaing après le vote de la loi Aubry sur les 35 heures, et qu'aujourd'hui cette usine -qui produit la petite Yaris hybride - embauche et prévoit d'exporter les Etats-Unis ! A l'évidence, le travailleur de l'automobile français, moins payé que l'allemand, reste compétitif quand la direction sait organiser le travail et concevoir le bon produit...

Le mal est plus profond. Et ce sont toutes les forces politiques gouvernementales françaises, depuis plus de 30 ans, qui l'ont encouragé. Pourtant, les appareils d'expertise de l'Etat avaient porté très tôt à l'attention des gouvernements des diagnostics qui se sont avérés justes...

Tout commence à la fin des Trente Glorieuses, le cycle de croissance correspondant à la diffusion en France du modèle « fordiste » : production fondée sur la grande série et la parcellisation des tâches (le taylorisme), plein emploi assuré par des salaires croissants et la consommation de masse. Le choc pétrolier de 1974 vient ébranler ce modèle déjà miné par la mondialisation et l'épuisement des gains de productivité permis par le travail à la chaîne. Le Président Giscard d'Estaing lance le slogan : « Redéploiement industriel »... Oui, mais vers quoi ? [Une étude de la Datar \(sur l'automobile, la machine-outil et le bâtiment\)](#) montre que l'industrie française souffre de deux défauts jumeaux : un divorce entre l'encadrement et les ouvriers maintenus déqualifiés, des rapports de domination imposés par les grandes entreprises à leurs sous-traitants qui empêchent ceux-ci de développer leurs technologies .

Au début des années 80, deux voies se dessinent pour sortir de la crise du fordisme : soit relancer la productivité à travers la qualification des travailleurs, leur mobilisation dans la recherche de processus plus efficaces, ce qui implique des contrats salariaux relativement favorables, soit au contraire une aggravation de la condition salariale, une flexibilisation des contrats, un taylorisme aggravé. C'est la seconde voie que choisit la France. Dans les entreprises, les contrats à durée déterminée et le recours massif à l'intérim se développent à grande vitesse. Le taylorisme progresse jusque dans le tertiaire et les services publics, au grand désespoir des travailleurs et des usagers, comme à France Telecom.

Ce choix d'une réponse libérale à la crise du fordisme a été géré essentiellement par la gauche, sous les deux présidences Mitterrand. Ce n'était pas fatal. Avec les lois Auroux, le gouvernement Mauroy de 1981 avait caressé l'hypothèse d'une requalification du travail. Le débat eut lieu avec vivacité dans une cellule d'expertise économique regroupée autour de Jacques Attali à l'Élysée, sous l'aimable férule... du jeune François Hollande. Mais dès 1982, les jeux étaient faits : le redéploiement industriel se fondrait sur la « révolution technologique » et la « flexibilisation » des contrats salariaux... et pas sur la requalification du travail.

Dans le reste du monde, ce modèle l'emporta très largement, en particulier aux Etats-Unis. Mais, à ce jeu (la compétitivité par la flexibilité et les bas salaires), les vieilles puissances industrielles ne pouvaient qu'être battues par les nouveaux pays industrialisés, devenus aujourd'hui « pays émergents ». Quelques pays échappèrent à la règle, de la Scandinavie au Japon (on parla du modèle Toyota, du modèle Volvo), mais encore fallait-il, pour chaque firme, concevoir le bon produit

Car un autre danger guettait l'automobile : la nature même de son produit, qui au fil des années apparaissait de plus en plus incompatible avec les contraintes écologiques globales et locales : effet de serre, encombrement et pollution

des villes, sans compter les accidents. Un nouveau débat eut donc lieu en France quand, en 1997 sous Lionel Jospin, les écologistes entrèrent pour la première fois au gouvernement. J'eus la responsabilité d'un rapport au Conseil d'Analyse Économique, [sur les écotaxes](#). Instruct par les premières publications scientifiques sur les dangers cancérigènes du développement du diesel, je proposais un effacement rapide de l'avantage fiscal dont bénéficie en France le diesel pour les véhicules particuliers. A ma grande surprise me fut opposé un contre-rapport minimisant ce danger et proposant un étalement dans le temps de l'égalisation entre prix du diesel et du super. J'eus beau invoquer avec force la responsabilité des experts officiels dans l'affaire du sang contaminé : sous la pression du groupe PSA, l'idée d'un alignement du diesel sur l'essence fut progressivement abandonné, comme les tentatives de la ministre Dominique Voynet d'encourager le GPL. Le retour de la droite consolidait cet échec, et en une décennie la France dériva d'une minorité de voitures diésélisées à une très large majorité.

80% d'intérimaires parmi les ouvriers, 80% de voitures diesel : deux dérives qui aujourd'hui coûtent cher à la France, jamais contrées par les gouvernements successifs, malgré les signaux qui leur ont été envoyés, malgré les efforts de la direction Folz pour humaniser les rapports sociaux dans les usines Citroën-Peugeot. Le groupe PSA souffre aujourd'hui de mal produire des produits dangereux pour la santé publique. Le classement officiel par l'OMS du diesel comme cancérigène lui a sans doute porté le coup décisif.

Que faire ?

La crise ouverte en 2008 marque la fin du modèle des 30 dernières années, à la fois libéral et productiviste (oublieux des contraintes écologiques. La Présidence Sarkozy n'a su répondre que par des « primes à la casse », arguant que les nouvelles autos seraient nécessairement moins polluantes que les vieux modèles. Méthode extrêmement coûteuse pour un progrès dérisoire. Tout l'effort public, toute la coopération contractuelle État-industrie, et tout le débat patronat/syndicat, doivent aujourd'hui porter sur ces deux volets essentiels :

- ▶ Améliorer les conditions de travail, rechercher des gains de productivité dans la qualification et la mobilisation des savoir-faire et de l'intelligence des producteurs ;
- ▶ Redéployer (enfin !) l'industrie française et en particulier l'automobile vers des produits compatibles avec les contraintes écologiques : moteurs électriques, hybrides ou à gaz, et surtout le développement des véhicules de transport en commun.

La France a raté le tournant des années 80 pour sortir de la crise du fordisme, elle reste aujourd'hui verrouillée dans un modèle fondé sur une énergie à bon marché et dangereuse : le pétrole et le nucléaire. Il est vital pour l'industrie et l'emploi en France, mais aussi pour le bien-être de la population, qu'elle ne rate pas le virage de la sortie du modèle libéral-productiviste.

Alain Lipietz

1) Voir un résumé de ce rapport dans mon article ["Redéploiement industriel : le legs du libéralisme"](#), *Le Débat* n°17, 1981.