



Le 13-03-2014

La casse industrielle : c'est ça l'intérêt national ?

Les dépôts de bilans tels ceux d'Ascométal, Mory Ducros, Fagor Brandt, Docelle (la plus vieille entreprise française fondée en 1478 et liquidée par son actionnaire finlandais) ou la Redoute font la une des médias pendant quelques jours, puis disparaissent sans autre forme de procès. Et encore il ne s'agit que de la partie visible de l'iceberg. Qui connaît la lutte contre la fermeture de leur entreprise des « Jeannette » (fabrique de madeleines à Caen) ou de la Française de Roues (sous traitant de Renault) dans l'Indre ? Personne sauf localement à partir des luttes menées par les salariés pour la survie de leurs emplois.

Une politique voulue, réfléchie, organisée par le capitalisme et les gouvernements successifs.

La crise, la mondialisation, le fait que la France ne ferait pas dans le haut de gamme sont les arguments les plus souvent repris pour justifier ces fermetures.

C'est faux.

1977-1985 la crise n'est pas là. Et pourtant sous les présidences de Giscard d'Estaing et de Mitterrand un tiers de l'industrie française disparaît. Mines de charbon et de fer, sidérurgie, mécanique générale, navale, textile et chaussure sont liquidés. Des régions entières sont ravagées et en payent encore aujourd'hui les conséquences. Des centaines de milliers d'ouvriers jetés à la rue, des jeunes dont la seule perspective est le chômage.

Avec l'aide de l'Etat, l'ensemble de la filière automobile réduit ses effectifs de dizaine de milliers de salariés.

C'est ensuite la course à l'investissement dans les pays à bas coût de salaires. Chine, pays de l'est de l'Europe, Espagne, Maghreb

sont les nouveaux champs d'exploitation des travailleurs ce qui permet l'explosion des profits capitalistes.

La crise du capitalisme permet à celui-ci de pousser plus loin cette désindustrialisation. **De 2009 à 2013, 1.253 entreprises** ont été fermées, seulement **640** ont été créées ce qui a entraîné la **disparition de 145.000 emplois** industriels de plus, auxquels viennent s'ajouter les emplois induits.

La recherche et développement à leur tour sont touchés en 2013. L'industrie du médicament a vu ses effectifs dans ce secteur diminuer de 2,9%. Les prévisions pour 2014 ne sont pas meilleures dans tous les secteurs y compris l'aéronautique.

Rien de surprenant, les dividendes versés aux actionnaires par les entreprises française sont trois fois plus élevés que les sommes consacrées à l'investissement.

Dans la division mondiale de la production, le capitalisme a décidé de ne conserver en France que quelques secteurs qu'il considère comme rentables : aéronautique et espace, nucléaire, médicament, produits de luxe. Et encore. Airbus multiplie les implantations à l'étranger : Chine, USA, sous-traitance.

L'industrie automobile. Le cas Peugeot :

En 2013 au moment ou Peugeot annonce une perte de plus de 5 milliards d'euros et ferme l'usine d'Aulnay un dividende de 330 millions est versé aux actionnaires famille Peugeot en tête.

Peugeot-Citroën a largement transféré sa production à l'étranger. Il a été un des premiers à s'implanter en Chine où il a trois usines. Il s'est installé en Espagne, en République Tchèque, en Russie, au Brésil. Les usines européennes du groupe arrosent largement le marché français avec un avantage de taille : **les salaires et avantages y sont inférieurs à la France.** C'est par exemple le cas de la Peugeot 106 ou de la Citroën C1 qui sont fabriquées à 100% en République Tchèque.

La Chine mise à part pour le moment en raison de son immense marché, les pays émergents présentés comme le nouvel El Dorado sont loin de tenir les promesses qui leurs ont été prêtées.

La première parce que tous les constructeurs mondiaux s'y sont précipités et s'y livrent à une concurrence féroce. La seconde c'est qu'il s'agit de pays qui en raison du faible pouvoir d'achat de la plus grande partie de la population représentent des marchés très étroits. Ainsi Peugeot enregistre des déboires importants au Brésil et en Russie tandis que Renault qui est l'actionnaire majoritaire d'Avto Vaz (Lada) en Russie y enregistre une perte de 60 millions d'euros et décide la suppression de 7500 emplois.

Ajoutons que Peugeot comme Renault qui exportaient chacun 400.000 voitures par an en Iran en pièce détachées pour y être montées ont volontairement perdu ce marché pour se plier aux exigences des USA qui ont décidé un embargo dans le cadre des désaccords qu'ils ont avec ce pays. Solidarité capitaliste oblige.

Peugeot-Dongfeng-Etat français

C'est le montage imaginé pour permettre à Peugeot de continuer à faire des profits quel que soit l'endroit où se situe la production. L'Etat français a mis dans l'affaire 800 millions d'euros, Dongfeng autant.

L'intérêt de Dongfeng est évident. Il le dit lui-même. C'est de mettre la main sur les technologies Peugeot (y compris dans l'Hybrid Air).

Un mieux pour la production en France ? Non

Le nouveau PDG de Peugeot C. Tavares annonce la fermeture d'une chaîne de montage à Poissy et une autre à Mulhouse ce qui va entraîner des centaines de suppressions d'emplois. Il veut construire une nouvelle usine « aux portes de l'Europe » là où les salaires sont au plus bas.

Face à ces nouvelles destructions d'emplois le gouvernement ne dit pas un mot alors qu'il vient d'apporter 800 millions au capital. Au contraire Montebourg se félicite de la solution qui 'sauve Peugeot'. Peugeot ou les profits capitalistes ?

Renault est sur la même ligne.

En 2013 pour la première fois la production des usines situées en périphérie de l'Europe auront produit plus que les usines françaises et espagnoles.

841.360 véhicules pour les usines roumaine, turque et marocaine, contre 841.000 en France et en Espagne (506.000 en France).

La Clio, voiture la plus vendue en 2013 est fabriquée à 71% en Turquie. Comme la dit C. Ghosn lui-même « une Clio produite à Flins rapporte 500 euros, produite en Turquie elle en rapporte 1.500 ».

Il est vrai qu'un salarié français « coûte » encore 51000 euros par an contre 11.000 en Roumanie et que celui ci travaille 500 heures de plus. Renault va investir 800 millions d'euros dans une usine en Chine avec toujours Dongfeng et une autre en Inde. En France, un plan de départs volontaires de 7.500 salariés est en cours. Le temps de travail dans les usines est passé à 1.603 heures annuelles contre moins de 1.500 auparavant.

La politique du capital contre la nation.

Pour accroître ses profits, le capitalisme détruit la nation. Il est responsable du chômage de masse, du déficit des comptes sociaux, des régions entières ravagées par la casse industrielle. Il bouche l'avenir de la jeunesse.

Les gouvernements successifs ont tous mis en œuvre cette politique de casse industrielle. Capitalisme et gouvernement veulent aller encore plus loin... Les prévisions d'emplois dans les années à venir font toutes état de la poursuite de cette politique de la diminution des emplois industriels.

Arrêter le bras des casseurs, imposer une réindustrialisation véritable est une action indispensable pour aujourd'hui et pour l'avenir.

www.sitecommunistes.org