

Automobile : les relocalisations ici sont les délocalisations ailleurs

mercredi 21 décembre 2011, par [VESSILLIER Jean-Claude](#) (Date de rédaction antérieure : 16 décembre 2011).

Au lendemain de la signature de l'accord scélérat aggravant la flexibilité et expulsant la FIOM d'activités syndicales dans toutes les usines Fiat d'Italie, Marchionne s'est vanté jeudi 15 décembre de la « relocalisation » de la fabrication des voitures Panda dans l'usine de Pomigliano d'Arco, dans la banlieue de Naples.

La production de la Panda III à Pomigliano, est annoncée depuis 2009. Elle devait commencer à être produite en mars-avril 2011, mais à la suite de retards techniques, le modèle ne sortira en production de masse qu'en mars-avril 2012. Le grand spectacle qu'il a monté visait à se féliciter de l'accord scélérat signé le mardi 13 décembre.

Les « relocalisations » servent de chantage, au même titre que les délocalisations, en étant conditionnées à l'acceptation d'une flexibilité accrue et d'une régression des conditions de travail.

La Panda était jusqu'ici fabriquée dans l'usine polonaise Fiat de Tichy. Ce qui est relocalisation en Italie est délocalisation en Pologne. Pour compenser, et seulement partiellement le manque à produire, Fiat y a transféré la Lancia Ypsilon, et continuera d'assembler là-bas l'ancienne Panda pendant plusieurs mois. On parle d'un autre modèle mais rien de concret n'a été annoncé.

La stratégie des constructeurs est mondialisée. En jouant les délocalisations d'ici pour les relocalisations ailleurs, Fiat cultive le réflexe national dans tous les endroits menacés pour espérer gagner à tous les coups. Le piège doit être pris au sérieux car il risque de se développer dans les prochaines années.

Les délocalisations destinées à réexporter des productions de voitures finies dans le pays d'origine seront moins génératrices d'économies comptables. Les salaires versés par chaque constructeur automobile constituant une partie de moins en moins importante du coût de la voiture finie, le seul « avantage salaire » moins décisif. Mais surtout, la tendance historique est à la hausse des salaires dans les pays aux salaires les plus bas, en conséquence des résistances ouvrières qui s'y manifestent, en Chine notamment. Et simultanément, la tendance est à une exploitation accrue de la force de travail, dans les vieux pays « automobiles » que sont les Etats-Unis ou l'Europe de l'Ouest.

Cette tendance s'observe dès maintenant entre la Chine et les Etats-Unis. Un article (voir sur ce blog « Les Etats-Unis prochain refuge des pays à bas salaire ») publié sur le site militant Labor Notes explique « *La hausse des salaires nourrie par l'agitation ouvrière en Chine doit être comparée aux bas salaires pratiqués dans le Mississippi, l'Alabama et la Caroline du Sud, et qu'en conséquence délocaliser les productions à l'extérieur des États unis n'en vaudrait plus la peine.* »

On comprend pourquoi Sarkozy et Bayrou veulent exploiter ce filon porteur.

La stratégie mondialisée des constructeurs automobiles conduit à infliger une double peine aux salariés : une fois pour éviter les délocalisations et une deuxième fois pour relocaliser la production. Les travailleurs sont perdants-perdants. Pour espérer gagner, les résistances indispensables pour préserver droits et avantages acquis ne trouveront d'issue que dans le partage du travail et les

mobilisations solidaires. Du pain sur la planche des luttes !

*Pour le débat, **Jean-Claude Vessillier***

P.-S.

* Paru sur Auto critique :

<http://www.npa-auto-critique.org/article-les-relocalisations-ici-sont-les-delocalisations-ailleurs-93018544.html>