

INPRECOR

INTERCONTINENTAL PRESS



1980~1982:

**deuxième récession
généralisée de l'économie
capitaliste internationale**

Spécial économique

**ESPAGNE, BRESIL, CRISE DE L'AUTOMOBILE,
CRISE MINIERE...**

Sommaire du numéro 124 du 23 avril 1982

p. 3	CONJONCTURE	1980-1982 : deuxième récession généralisée de l'économie capitaliste internationale	Ernest MANDEL
p. 12	AUTOMOBILE	La crise de l'industrie automobile internationale	Winfried WOLF
p. 23	MATIÈRES PREMIÈRES	Produits miniers : la grande peur des stratégies occidentaux	C. JANE
p. 28	BRÉSIL	Le grand malade des Amériques	A. JOS
p. 30	ETAT ESPAGNOL	Deux millions de chômeurs : genèse et répercussions	J. ALBARRACIN et P. MONTES



ABONNEMENT 25 NUMÉROS PAR AN

Chèques bancaires et chèques postaux libellés à l'ordre de « PEC », à adresser à *Inprecor*, 2, rue Richard-Lenoir, 93108, Montreuil, France.

Virements bancaires à « PEC », BNP, agence Robespierre, 153, rue de Paris, 93108 Montreuil, France, compte numéro 230179 / 90.

Virements postaux à « PEC », compte chèque postal numéro 2.322. 42. T PARIS.

Inprecor, abonnement un an, 25 numéros, pour tous pays : 200 FF.

Par avion : Europe, Moyen-Orient, Afrique du Nord : 225 FF ; Afrique et Amériques : 265 FF ; Asie : 290 FF.

Pli fermé : France 300 FF ; tous les autres pays (par voie de surface) 320 FF ; pli fermé par avion, écrire à *Inprecor*.

POUR TOUT ABONNEMENT, REMPLIR CETTE FORMULE EN LETTRES MAJUSCULES

Nom — Prénom |-----|
 Numéro et Rue |-----|
 Commune |-----|
 Code Postal |-----| Bureau distributeur |-----|
 Pay |-----|

1980-1982: deuxième récession généralisée de l'économie capitaliste internationale

LA CONJONCTURE ÉCONOMIQUE INTERNATIONALE

Durant les années 1980-1982, l'économie capitaliste internationale traverse sa deuxième récession généralisée depuis la fin de la guerre. Suc-

édant à celle de 1974-1975, cette récession généralisée en partage une série de caractéristiques, mais se distingue aussi par quelques traits particuliers.

Ernest MANDEL

De même que celle de 1974-1975, la récession présente se déclenche aux **Etats-Unis**, où se produit une nette chute de la production industrielle et de l'emploi au cours du premier semestre 1980. Après des fluctuations faussement appelées "reprise" par la plupart des experts, cette chute s'accroît de nouveau à partir du dernier trimestre de 1981. Elle se poursuivra sans doute pendant la majeure partie sinon pendant toute l'année 1982.

Entre juillet 1981 et février 1982, la production industrielle a diminué de plus de 10 pour cent. L'ampleur de la récession 1980-1982 aux Etats-Unis apparaît surtout à la lumière de l'évolution des taux d'utilisation de la capacité de production installée c'est-à-dire de l'accroissement des capacités excédentaires (tableau 1).

Tableau 1

Taux d'utilisation de la capacité de production de l'industrie manufacturière aux Etats-Unis

août 1980	72,2 o/o
décembre 1980	78,1 o/o
août 1981	76,0 o/o
septembre 1981	75,3 o/o
octobre 1981	74,1 o/o
novembre 1981	71,1 o/o
décembre 1981	68,9 o/o
janvier 1982	66,4 o/o

(Sources : numéros successifs de *Business Week*, jusqu'au 8 mars 1982.)

Au début de l'année 1982, les commandes pour biens durables s'établissent dans l'industrie manufacturière des Etats impérialistes à un niveau nominal inférieur de 7 pour cent à celui de janvier 1981, ce qui représente une chute du ni-

veau réel de plus de 15 pour cent.

En **République fédérale allemande**, la baisse de la production industrielle commence vers le début de 1980, pratiquement au même moment qu'aux Etats-Unis. Elle se poursuit tout au long des années 1980-1981; elle n'est pas surmontée au début de 1982. En **France**, la production industrielle est en baisse pendant pratiquement toute l'année 1980 et pendant le premier semestre 1981. Une légère reprise se produit pendant le second semestre de 1981 et au début de 1982. Mais il n'est pas clair si elle pourra se poursuivre tout au long de l'année 1982, étant donné les effets de la récession américaine.

Le **Japon**, tout en ayant été moins frappé par la récession que ses principaux concurrents, n'en connaît pas moins une baisse de la production industrielle au cours du deuxième trimestre 1981. La production fléchit de nouveau au premier trimestre 1982. En **Italie**, la production industrielle baisse à partir du deuxième trimestre 1980; cette baisse se poursuit tout au long de l'année 1981 et au début de l'année 1982. Au **Canada**, la production industrielle est en baisse à partir du deuxième semestre de 1979. La récession se maintient tout au long de l'année 1980. Si la production remonte pendant le premier semestre 1981, elle fléchit de nouveau au cours du deuxième semestre pour poursuivre ce mouvement de récession au cours du premier semestre 1982.

Le caractère largement synchronisé — avec quelques écarts mineurs — de la récession se précise de même par le fait que pratiquement toutes les puissances impérialistes de moindre importance participent au fléchissement de la production industrielle. Celle-ci baisse pour la première fois aussi en Autriche (en 1981, la production y diminue de 2 pour cent; au début de 1982, il y a 150 000 chômeurs), en Belgique (en 1980 et en 1981), au Danemark, en Norvège (1981), aux Pays-Bas (en 1980 et en 1981), en Suède (1981), et en Suisse (début de 1982). La seule puissance impérialiste

qui semble avoir échappé à la récession cette fois-ci est l'Australie, propulsée par un "boom de matières premières". Mais vu la baisse de leur cours, qui s'accroît fin 1981 - début 1982, il est possible que la récession frappera ce pays en 1982.

Les experts, se trompant une fois de plus, prévoyaient une reprise généralisée en 1982. Vu l'aggravation de la récession aux Etats-Unis, il n'en est évidemment pas question. C'est la question inverse qui se pose : la récession américaine accentuera-t-elle un fléchissement de la conjoncture dans la plupart des autres pays impérialistes, provoquant ainsi une aggravation de la situation économique à l'échelle internationale ? Ses effets se limiteront-ils à "casser" ou à retarder la reprise dans les autres pays impérialistes ? Quoi qu'il en soit, une reprise généralisée est peu probable avant le quatrième trimestre 1982 ou le début de 1983.

Comme en 1974-1975, la récession 1980-1982 a surtout frappé l'industrie automobile, l'industrie du bâtiment, l'industrie sidérurgique et l'industrie pétrochimique. Elle révèle l'existence de capacités de production excédentaires dans ces secteurs, qui sont accentuées par l'apparition de nouveaux centres de production et d'exportation sur le marché mondial. L'industrie de construction mécanique a moins souffert de la crise; de nombreuses sous-branches en ont poursuivi leur essor. Il faut signaler cependant que même une branche en pointe comme l'industrie des semi-conducteurs et des microprocesseurs a subi les effets de la récession; aux Etats-Unis, son chiffre d'affaires a en fait baissé au cours de l'année 1981 (*Sunday Times*, 28 février 1982).

D'une manière générale, la récession a été provoquée et s'est prolongée sous l'effet d'une baisse du taux moyen de profit, combinée avec une chute des investissements productifs. La politique monétaire (déflationniste) pratiquée par la plupart des gouvernements des pays impérialistes a aggravé ce mouvement; elle ne l'a pas causé.

Le rétrécissement du marché intérieur

qu'accompagne la récession de la production, de l'emploi et du revenu des "derniers consommateurs" (corrigé ou non par de légères fluctuations du taux d'épargne), dans pratiquement tous les pays impérialistes, ne s'est pas nécessairement prolongé partout par un rétrécissement des débouchés extérieurs, bien qu'il y ait une chute du volume du commerce mondial de 1 pour cent en 1981. Certaines puissances impérialistes, avant tout le Japon, puis la R.F.A. (à partir du dernier trimestre 1981) ont accru leur part dans les exportations mondiales, aux dépens de leurs concurrents, compensant ainsi la stagnation ou le fléchissement de la demande interne. D'autres, avant tout la France, cherchent à regagner une partie du marché intérieur perdu au cours des dernières années au profit de leurs concurrents. Mais il n'est pas encore certain qu'elles réussiront.

Comme celle de 1974-1975, la récession de 1980-1982 a accentué la **quête de débouchés de substitution**. Le rôle principal fut tenu, lors du dernier cycle, par les pays de l'OPEP et les pays dits "socialistes", ainsi que par une série de pays semi-coloniaux. Ces débouchés furent largement financés par le crédit, sauf en ce qui concerne les pays de l'OPEP. Cette fois-ci, la récession coïncide avec une crise intrinsèque de l'économie des pays post-capitalistes, ainsi qu'avec un renversement sensationnel de tendance en ce qui concerne les prix du pétrole et la balance des paiements des pays de l'OPEP.

Sous l'impact conjoint de la récession et des effets à long terme de la recherche d'approvisionnement énergétique de rechange (pétrole en-dehors de l'OPEP; gaz naturel, charbon; énergie nucléaire; débuts de l'énergie solaire, etc.), la hausse démesurée du prix du pétrole a eu une conséquence facilement prévisible. Une chute de la part du cartel dans les exportations pétrolières mondiales (elle est tombée à moins de 50 pour cent) s'est produite conjointement à une pléthore généralisée de pétrole, provoquant une baisse des prix et de la production (de 50 pour cent par rapport à son maximum historique). La demande totale de pétrole baissera sans doute encore de 7 pour cent au cours de 1982. Le prix du baril à Rotterdam est passé de 42 dollars au début de 1981 à 28 dollars fin février 1981. Les excédents de la balance des paiements des pays de l'OPEP sont donc en chute libre. Ils ont passé de 100 milliards de dollars en 1980 à 60 milliards de dollars en 1981 et risquent de disparaître complètement en 1982 (l'excédent de l'Arabie séoudite et des pays du Golfe étant compensé par un déficit des autres pays, y compris cette fois-ci du Koweït).

Du coup, ce "marché de substitution" risque de se rétrécir fortement. Il reste l'Asie de l'Est et du Sud-Est, et surtout ce "marché de substitution" classique qu'est le réarmement.

La concurrence inter-impérialiste

Si, au cours des années 1978, 1979 et du premier semestre 1980, la chute du dollar avait permis à l'industrie des Etats-

Unis d'améliorer quelque peu ses performances sur le marché mondial, sa hausse depuis lors, provoquée par les taux d'intérêts élevés aux Etats-Unis, a causé une détérioration prononcée de la balance commerciale américaine. Ce sont le Japon et l'Allemagne occidentale qui en ont le plus profité, accentuant de nouveau leur part du marché mondial au détriment des Etats-Unis.

Derrière ces fluctuations causées par l'instabilité monétaire, il y a un fait économique plus fondamental : la productivité industrielle aux Etats-Unis continue à approfondir son retard par rapport à celle de ses principaux concurrents.

L'attention s'est concentrée sur la performance économique du Japon, dans laquelle les avocats du régime capitaliste voient le héraut d'une nouvelle expansion. N'insistons pas sur le fait que le taux de croissance plus élevé du Japon au cours des dernières années est essentiellement fonction d'un taux de profit plus élevé, qui s'explique avant tout par le fait qu'à productivité égale, les salaires japonais sont encore inférieurs à ceux d'Europe occidentale et des Etats-Unis, sans parler des dépenses patronales et publiques de sécurité sociale, qui sont trente ans en retard sur celles des concurrents du Japon.

L'essentiel, c'est de comprendre que, contrairement aux apparences, le Japon ne fait guère exception. Il a été frappé par la récession actuelle pendant le troisième trimestre 1980 et le deuxième trimestre 1981. Il risque d'être frappé de nouveau au deuxième trimestre 1982, en fonction du rétrécissement de ses exportations aux Etats-Unis découlant de la récession américaine.

En fait, le "boom" des exportations japonaises commence à se tasser. L'industrie automobile ne peut plus étendre ses ventes à l'étranger. Le protectionnisme accentué par la récession se fait sentir, de même que la difficulté de trouver des nouveaux produits à vente massive comme les appareils de télévision en couleur. Le Japon a gagné une large avance en matière de vidéo, mais le marché de ce produit reste encore restreint et ne peut prendre la place dans une relance des produits qui ont fait les beaux jours du "boom" des exportations.

La conjoncture japonaise dépend de plus en plus des dépenses publiques et d'un déficit budgétaire considérable, ainsi qu'il ressort des commentaires suivants :

"Le rapport de la Banque du Japon a accordé une attention particulière à la stagnation des exportations qui est devenue visible au cours des derniers mois. Il indique également la stagnation de la production industrielle... de la consommation privée et de la construction." (The Japan Economic Journal, 23 février 1982).

Le Marché Commun Européen a été mis à l'épreuve par la récession actuelle. Le Système Monétaire Européen a été soumis à deux secousses, une première en octobre 1981, avec la dévaluation du franc français, une deuxième en février 1982, avec la dévaluation du franc belge

(la couronne danoise s'est chaque fois rattachée aux monnaies en dévaluation). Le repli vers des solutions "nationales" a été prononcé dans le domaine de la sidérurgie. En cas de victoire électorale des travaillistes en Grande-Bretagne, ce pays risque de quitter la CEE, ce qui serait évidemment plus important que l'adhésion de la Grèce.

Mais le degré de résistance du Marché Commun aux tendances désagrégratrices continue à être élevé, du fait de la place importante que les exportations vers les pays membres occupent maintenant pour presque tous les pays adhérents. En outre, l'intégration dans le domaine de la production d'armes, aussi bien les avions de combat que les blindés, indique que sur le plan politique une dissolution est également difficile à concevoir. Le régime Mitterrand, tout en prônant la "reconquête du marché intérieur" par l'industrie française, entame une tentative de substituer un "directoire à trois" R.F.A./France/Italie au "directoire à deux". Si cette tentative devait être couronnée de succès, cela impliquerait une incontestable consolidation et une solidarité plus grande face aux Etats-Unis et au Japon.

La situation particulière des Etats-Unis s'exprime avant tout dans les contradictions de la politique économique et monétaire de l'administration Reagan. Celle-ci se trouve à la pointe de la poussée internationale du Capital pour redresser le taux de profit au moyen d'une politique d'austérité, c'est-à-dire d'une attaque contre les salaires directs et indirects (dépenses sociales) des travailleurs. Mais elle se trouve également à la pointe de la poussée impérialiste pour élargir ce "marché de substitution" par excellence que représentent les dépenses d'armement pour l'économie capitaliste en crise. La politique d'austérité est soutenue par le déplacement des dépenses sociales vers les dépenses militaires. Mais les cadeaux fiscaux à la bourgeoisie moyenne et grande coïncident avec une très forte poussée de ces dépenses militaires. De là un déficit budgétaire colossal, inconnu en temps de paix : 100 milliards de dollars pour l'année en cours, sans doute davantage encore pendant les deux années à venir. De là la hausse des taux d'intérêt, alimentée par une politique d'"offre" monétaire limitée en présence d'une forte demande de capitaux-argent de la part des secteurs privés et publics. De là aussi l'étranglement de tout espoir de reprise, du moins à court terme.

Une nouvelle "zone de co-prospérité" en Asie orientale ?

L'impérialisme japonais avait conduit sa campagne de conquêtes au cours de la Deuxième Guerre mondiale sous le mot d'ordre de créer une "zone de co-prospérité" en Asie orientale. Ce slogan n'était qu'une couverture cynique de la surexploitation à laquelle étaient soumis les peuples des pays occupés. Une idée était sous-jacente : le colonialisme japonais — puissance asiatique — serait plus bénéfi-

que pour les peuples d'Asie orientale que le colonialisme des vieilles puissances impérialistes européennes ou celui des Etats-Unis.

Au cours des vingt dernières années, l'impérialisme japonais semble atteindre par la voie pacifique, c'est-à-dire la pénétration commerciale et financière, la plupart des objectifs économiques qu'il s'était jadis assignés par ses conquêtes militaires... qu'il avait perdus au moment de sa défaite de 1945 ! Il est devenu le premier exportateur dans presque tout le bassin de l'Océan pacifique, y compris en Australie. Ses initiatives s'étendent du Mexique au Chili et se font même sentir sur la côte ouest du Canada et des Etats-Unis. Après deux décennies de cette expansion impérialiste, quelque chose ressemblant à une "zone de co-prosperité" semble surgir en Asie orientale.

Alors que les taux de croissance moyens baissent pour l'ensemble de l'économie capitaliste internationale, ils augmentent pour une série de pays d'Asie de l'Est et du Sud-Est. Alors que la quasi-totalité des pays capitalistes industrialisés ou semi-industrialisés ont connu une récession en 1980-1982, les pays de l'Asie orientale, et quelques-uns des pays de l'Asie du Sud-Est, ont poursuivi au cours de ces mêmes années une expansion rapide, tel qu'il ressort des chiffres que voici (tableau 2).

Tableau 2

Croissance du Produit National Brut en pour cent

	1980	1981	1982 (prévisions officielles)
Hong Kong	9 o/o	8 o/o	7 o/o
Singapour	10,2 o/o	9,7 o/o	10,0 o/o
Corée du Sud	— 5,7 o/o	7,1 o/o	7,0 o/o
Taïwan	6,7 o/o	7,5 o/o	7,3 o/o
Malaisie	7,6 o/o	6,9 o/o	7,2 o/o
Indonésie	9,6 o/o	6,5 o/o	6,5 o/o
Philippines	5,4 o/o	6,5 o/o	6,5 o/o
Thaïlande	6,4 o/o	6,9 o/o	6,9 o/o

(*Far Eastern Economic Review*, numéros du 1er, du 8 janvier, du 19 et du 26 février 1982.)

A y regarder de plus près, l'image se différencie. La Corée du Sud a connu une grave récession en 1980 et il s'agit évidemment du pays le plus industrialisé parmi les huit mentionnés. L'industrie textile de Hong Kong, ainsi que quelques autres branches manufacturières de ce pays connaissent une récession en 1981, suivie d'un effondrement de la Bourse (*Far Eastern Economic Review*, 29 juillet et 2 octobre 1981). Le caractère sous-développé, et encore essentiellement agricole, de pays comme l'Indonésie, la Thaïlande ou les Philippines, rend leurs chiffres de Produit National Brut et de sa croissance peu commensurables avec ceux de pays industrialisés ou semi-industrialisés.

En outre, la croissance économique aux Philippines se ralentit sérieusement,

avec un déficit de la balance des paiements qui a presque doublé entre 1979 et 1981, une dette étrangère qui passe de 5,5 milliards de dollars en 1976 à 15,5 milliards de dollars en 1981 pour atteindre sans doute 19 milliards de dollars en 1982, et une série d'effondrements d'entreprises sensationnels dans le secteur minier et bancaire (*Far Eastern Economic Review*, 11 décembre 1981, 4 septembre 1981, *The Economist*, 12 décembre 1981, *Financial Times*, 21 janvier 1982). Quant à Taïwan, il est question d'une véritable récession dans une série de secteurs industriels de ce pays, ce qui a conduit à des licenciements massifs (*Far Eastern Economic Review*, 26 février 1982).

Mais toutes ces réserves faites, il n'en reste pas moins vrai que la croissance économique est largement au-dessus de la moyenne en Asie orientale. A tel point que des auteurs comme Jacques Attali voient dans cet essor un des facteurs-clé d'une restructuration mondiale du Capital (1). On se souvient d'une vieille prédiction de Frédéric Engels qui, il y a près d'un siècle, avait parlé d'un déplacement du centre de gravité de l'économie mondiale de l'Atlantique vers le Pacifique, après la pénétration du capital en Chine. L'expansion de l'économie capitaliste en Asie orientale a-t-elle vraiment un effet

(ou la Grande-Bretagne) ne peuvent pas déterminer, à elles seules, un renversement de la conjoncture internationale.

Quant aux causes du "boom" en Asie orientale, elles n'ont rien de mystérieux. Elles relèvent, pour l'essentiel, de l'absence (Hong Kong, Singapour) ou de la solution partielle (Taïwan, Corée du Sud) de la question agraire, de la surexploitation de la main-d'œuvre industrielle, à son tour rendue possible par son abondance (exode rural, réfugiés de Chine) et par son contrôle despotique (absence de syndicats libres, régimes politiques autoritaires, répression sanglante) et enfin de l'apport de capitaux étrangers avant tout sous forme de **crédits bancaires** (plus que d'investissements directs), ce qui permet une industrialisation en concurrence directe avec les pays impérialistes qui fournissent ces fonds (2). Ceci renvoie au rôle important que l'Etat joue dans le processus d'industrialisation, comme ce fut d'ailleurs le cas au Mexique, en Argentine et au Brésil.

La solution de la question agraire n'est cependant que fort partielle. Il s'ensuit que le marché intérieur reste des plus restreints, et que la croissance économique est essentiellement portée par les exportations. Ainsi, paradoxalement, ce n'est pas l'essor particulier de l'économie d'Asie orientale qui peut propulser l'économie capitaliste internationale vers une restructuration et une nouvelle phase de croissance accélérée à longue haleine. C'est au contraire le rythme de croissance à long terme de l'économie capitaliste internationale qui va déterminer le sort du "boom" en Asie orientale.

Jusqu'ici, contrairement aux apparences, ce "boom" a soutenu la production et l'emploi en Europe occidentale et dans les pays impérialistes en général plutôt qu'il ne leur a nuï. Il y eut, tout au plus dans ceux-ci, un **déplacement** des investissements et de l'emploi de l'industrie textile, de celle de la chaussure, de l'industrie d'assemblage électronique, de l'industrie horlogère et de celle des jouets, vers l'industrie de construction mécanique et électrique et l'industrie qui fournit des usines "clés sur portes". Mais maintenant on se trouve à un tournant. Il est illustré par le deuxième "accord multi-fibres" qui restreint les débouchés de l'industrie textile asiatique en Europe (*Far Eastern Economic Review*, 1er janvier 1982; *Business Week*, 18 janvier 1982; *The Economist*, 12 décembre 1981). Les possibilités d'occuper des créneaux particuliers sur le marché mondial s'amenuisent. Il est peu probable que les huit pays en question, y compris la Corée du Sud, pour le moment la mieux placée, puissent suivre jusqu'au bout — même s'ils se sont engagés dans cette voie — la "filière japonaise" : textiles; industries d'assemblage; acier et construction navale; automobiles; machines et construction électrique; secteurs en pointe.

1. Attali Jacques, *Les trois mondes*, Paris, Fayard 1981.

2. Voir les études de Tissier Patrick publiées dans *Critique de l'économie politique* (nouvelle série, no 14, janvier-mars 1981).

Le cas de l'industrie de la construction navale et celui de l'industrie automobile sont significatifs à ce propos. La Corée du Sud avait entrepris un gros effort pour créer une puissante industrie de construction navale (sa production courante est devenue la deuxième du monde capitaliste). Taïwan lui a emboîté le pas. Mais, en 1981, l'ensemble de la construction navale était en baisse d'activité par rapport à 1980. Les commandes passées au total dans le monde n'ont atteint, d'après le *Lloyds Register of Shipping*, que 17 millions de tonneaux en 1981 contre 19 millions en 1980. Les carnets de commandes ne contenaient plus que 35 millions de tonnes fin décembre 1981, contre 37,5 millions de tonnes fin juin 1981. Les possibilités de nouveaux progrès de la construction navale sud-coréenne et taïwanaise sont, de ce fait, fort limitées (tableau 3).

Tableau 3

**Construction navale
en milliers de tonneaux
construits annuellement**

	1980	1981
Japon	13.070	12.650
Corée du Sud	2.488	2.977
Espagne	2.172	2.247
Brésil	1.799	1.662
Pologne	1.554	1.428
Etats-Unis	1.631	1.304
Grande-Bretagne	858	1.140
Allemagne occidentale	863	938
Danemark	829	896
Yougoslavie	954	870
France	1.013	847
Suède	844	764
Finlande	624	706
Roumanie	438	640
Belgique	602	520
Norvège	561	487
Inde	443	483
Italie	640	454

(La Libre Belgique, 2 mars 1982.)

Quant à l'industrie automobile, la situation est plus nette encore. Il y a une capacité de production en Corée du Sud de 280 000 voitures privées. Le gouvernement prévoit la création d'une grosse usine capable de produire 300 000 voitures de plus. Mais la production courante n'a été que de 58 000 voitures en 1980, et elle n'a guère dépassé ce niveau en 1981. Et les possibilités d'exportation sont très limitées (*Neue Zürcher Zeitung*, 9 février 1982).

**Les pays sous-développés
dans la crise**

La deuxième récession généralisée de l'économie capitaliste internationale a frappé les pays semi-coloniaux et semi-industrialisés dépendants avant tout à

travers la baisse du cours des matières premières. Cette baisse a surtout été prononcée à partir du milieu de l'année 1981, tel qu'il ressort de la baisse de l'index Moody (Etats-Unis) de 1 140 en février 1981 à 992 fin février 1982, et de l'index Reuter (Grande-Bretagne) de 1 742 fin février 1981 à 1 606 fin février 1982 (*Neue Zürcher Zeitung*, 5 mars 1982).

Comme le prix du pétrole à payer par les pays non-exportateurs a continué à s'élever en fonction de la hausse du cours du dollar, le déficit de la balance des paiements de la plupart des pays semi-coloniaux s'est encore accentué, mouvement non compensé par la hausse de leurs exportations (et revenus) de produits manufacturés.

L'Amérique latine a été frappée par la récession présente bien plus durement qu'en 1974-1975. En fait, la production industrielle a baissé dans tous les principaux pays à l'exception du Mexique. Au Brésil, elle a diminué de 10 pour cent en 1980, et encore de 5 pour cent au cours du premier semestre de 1981. Malgré une forte hausse des exportations, le taux de chômage officiel a atteint 9 pour cent dans la région de Rio et 8 pour cent dans la région de São Paulo, sans parler du chômage inofficiel et caché, qui est considérablement élevé.

La situation est pire en Argentine, où l'on escompte une chute de 15 pour cent de la production industrielle en 1981. Le taux de chômage officiel atteint 13 pour cent, de nouveau largement inférieur à la réalité. Selon la revue *Realidad Económica*, la consommation interne aurait baissé de plus de 20 pour cent depuis 1975.

Au Chili, la production de l'industrie manufacturière aurait baissé de 3 à 4 pour cent en 1981, le taux de chômage officiel du Grand-Santiago aurait atteint 13,5 pour cent (*Neue Zürcher Zeitung*, 12 février 1982).

La situation au Mexique, qui profite d'un "boom" pétrolier exceptionnel, a été meilleure. La croissance industrielle s'est poursuivie en 1980 et en 1982, fût-ce à un rythme ralenti pour cette deuxième année. Cependant, l'accélération de l'inflation combinée avec un cours surélevé du peso, a provoqué à la fois un énorme déficit de la balance des paiements (qui passe de 1,6 milliards de dollars en 1977 et de 4,9 milliards de dollars en 1979 à 11 milliards de dollars en 1981) et un saut de la dette étrangère du secteur public, qui augmente de 16 milliards de dollars pour la seule année 1981. Le gouvernement a dû réagir en dévaluant le peso (ce qui accentuera l'inflation) et en ralentissant les investissements (ce qui accentuera le chômage), étant donné qu'avec la surproduction sur le marché mondial du pétrole, et la baisse des cours, les revenus pétroliers du Mexique sont orientés vers la baisse.

L'Inde avait été frappée par la récession en 1980. La situation s'est quelque peu améliorée en 1981, surtout en ce qui concerne la production alimentaire et celle d'énergie (charbon et électricité). Mais les difficultés économiques ont obli-

gé le régime de Mme Indira Gandhi à opérer un tournant de 180 degrés quant à la stratégie de croissance à long terme. L'Inde s'est adressée à la *Asian Development Bank* pour obtenir un prêt très élevé (il est question de 2 milliards de dollars); elle obtiendra un autre milliard de la *Banque Mondiale*. A la politique dite de "substitution des importations", succèdera de nouveau un effort massif d'importation d'usines "clés sur portes" des pays impérialistes.

Quant à l'Afrique noire non exportatrice de pétrole la situation économique continue à y évoluer généralement de manière désastreuse. Ceci ne concerne pas seulement les pays du Sahel, le Zaïre, la Tanzanie, la Zambie, mais aussi les anciennes colonies portugaises (où la présence de conseillers et d'investisseurs portugais s'est accentuée) et le Ghana. L'économie de ce pays est en ruine. La production des matières premières est détournée vers le marché noir. Le pays ne peut plus payer ses importations vitales. La production minière et industrielle s'arrête faute de pièces détachées. Au marché noir le cedi, la monnaie nationale, a baissé jusqu'à 80 pour une livre sterling alors que le taux de change légal est de 5 cedi pour une livre sterling...

**L'incidence des économies
post-capitalistes
sur la conjoncture capitaliste
internationale**

Dans des études antérieures (3), nous avons surtout examiné l'incidence de la conjoncture économique internationale sur l'économie des Etats ouvriers. Il est intéressant d'examiner à présent avant tout le problème réciproque : l'incidence de l'évolution économique en URSS, en Europe orientale et en République populaire de Chine sur l'économie capitaliste internationale.

La récession 1980-1982 a confirmé, en gros, la différence structurelle fondamentale entre le secteur capitaliste et le secteur post-capitaliste de l'économie mondiale, ainsi que les dynamiques différentes qui s'en dégagent. A l'exception de la Pologne, frappée cependant par une crise de sous-production et non de sur-production, tous les Etats ouvriers ont continué à connaître une croissance de leur production industrielle alors que les pays capitalistes industrialisés et semi-industrialisés ont subi des reculs de production. En même temps, la tendance au ralentissement à long terme du taux de croissance a frappé la plupart des Etats ouvriers, accompagnée d'une crise agricole prononcée et d'approvisionnement de la population en vivres. Ce ralentissement est dû à des causes intrinsèques de l'économie de ces pays, c'est-à-dire au dysfonctionnement de plus en plus accentué de la gestion bureaucratique, tout

3. Voir les numéros spéciaux consacrés à la situation économique. *Inprecor* 67-68 du 17 janvier 1980 et 94-95 du 16 février 1981.

au plus renforcé par les effets indirects de la crise capitaliste (4).

Au cours des années 1970, le commerce Est-Ouest avait joué le rôle d'une soupape supplémentaire pour l'économie capitaliste internationale, l'expansion des exportations vers les Etats ouvriers atténuant quelque peu la tendance à la stagnation voire au recul des exportations entre pays capitalistes. Identiquement à "l'aide au Tiers Monde", les crédits bancaires finançant le commerce Est-Ouest représentent donc davantage une subvention aux industries exportatrices des pays impérialistes qu'une aide économique à Moscou, Pékin ou aux "démocraties populaires".

Cependant, du fait de l'interaction entre la crise économique capitaliste et le ralentissement de la croissance pour des raisons spécifiques dans les Etats ouvriers, l'expansion du commerce Est-Ouest s'est heurtée à un mur qu'il devient de plus en plus difficile de franchir : l'endettement croissant des pays de l'Est, les difficultés majeures à assurer même le service courant de la dette, les menaces d'insolvabilité qui commencent à peser sur eux. De ce fait, le rythme d'expansion du commerce Est-Ouest va se ralentir. Un renversement de tendance n'est même pas exclu. Pour le pays à économie post-capitaliste le plus "intégré" dans le marché mondial, la Yougoslavie, ce renversement de tendance semble avoir déjà commencé. Le commerce avec le COMECON prend progressivement, depuis plusieurs années, une part plus grande dans l'économie de ce pays.

Pour le moment cependant, au début de la récession actuelle, les débouchés à l'Est ont encore joué le rôle d'un "marché de substitution" pour l'économie des pays impérialistes, tel qu'il ressort du tableau suivant (tableau 4).

Tableau 4

Exportations vers l'URSS en 1980
(en milliards de dollars)

	chiffres absolus en milliards de \$	en pour cent des chiffres de 1979
USA	1,5	- 58 o/o
RFA	4,4	+ 20,8 o/o
France	2,5	+ 22,9 o/o
Gr.-Bretagne	1,1	+ 19,2 o/o
Italie	1,3	+ 4,7 o/o
Pays-Bas	0,51	+ 67,3 o/o
Belgique	0,62	+ 32,3 o/o

(Financial Times, 31 décembre 1981)

Les réactions fort différentes des différents pays impérialistes au coup de force du général Jaruzelsky s'interprètent admirablement à la lumière de ces chiffres, surtout si l'on y ajoute l'expansion des exportations japonaises vers la République populaire de Chine, qui doivent

atteindre 10 milliards de dollars en 1982 (5).

Mais les risques d'un endettement incontrôlable s'accroissent. Sauf l'URSS, tous les pays concernés se trouvent déjà au-dessus du seuil dangereux où le service de la dette absorbe plus de 20 pour cent des rentrées normales de devises. Et si la tendance actuelle devait continuer, l'endettement global net de ces pays, qui a déjà crû de 7 milliards de dollars en 1975 à 70 milliards en 1980, passerait à 123-140 milliards de dollars en 1985 selon les *Wharton Econometric Forecasting Associates* (*Neue Zürcher Zeitung*, 10 février 1982). Il y aura donc tassement de l'expansion des échanges Est-Ouest, malgré l'accord sur l'exploitation et les fournitures du gaz de Sibérie.

C'est dans le domaine de l'agriculture que l'imbrication entre l'économie capitaliste internationale (avec ses deux "sous-secteurs" 1) et l'économie des pays post-capitalistes est la plus nette, et a les effets les plus complexes. Dans les pays de l'Est, avant tout en URSS, on souffre de phénomènes de sous-production désastreux. Alors que l'URSS avait produit en moyenne 190 millions de tonnes de céréales en 1970-1974, la production n'atteindra cette année que 165 millions, presque 60 millions de tonnes de moins que planifié ! Le cheptel (et donc la production de viande) stagne pratiquement depuis 1977 autour de 155 millions d'unités, surtout par manque de fourrage.

Aux Etats-Unis par contre, il y a sur-production manifeste, avec baisses de prix et menaces d'effondrement de prix si les exportations vers les pays de l'Est devaient s'arrêter, ce qui n'a donc pas été le cas. Mais même tenant compte de ces fournitures, l'administration Reagan a décidé une réduction draconienne de la surface emblavée, afin de "soutenir les prix". Du coup, les menaces de pénurie se profilent de nouveau à l'horizon pour les pays les plus pauvres du "Tiers Monde", avec utilisation simultanée du chantage à l'arrêt de l'aide alimentaire aux gouvernements qui ne respecteraient pas les *diktats* de Washington. "L'arme du blé" est utilisée cyniquement (comme celle de l'or), pour faire contrepoids au poids politique des pays semi-coloniaux. La bureaucratie soviétique, embourbée dans sa politique dite "de coexistence pacifique" et dépendante elle-même des fournitures alimentaires capitalistes, se contente de quelques protestations verbales, laissant faire pour l'essentiel.

L'inflation est loin d'être vaincue

La politique déflationniste appliquée par presque tous les gouvernements impérialistes dès avant la récession de 1980-1982, et qui, sans avoir causé celle-ci, l'a incontestablement amplifiée, a pour excuse la priorité accordée à la lutte contre l'inflation. Ce choix : "plutôt le chômage massif que l'inflation", est déjà un choix social, malgré tous les serments des experts selon lesquels l'inflation accentuée aboutirait à plus long terme à encore davantage de chômeurs que ceux qu'on re-

cense actuellement. **Mais le résultat est là : la déflation a aggravé la récession; elle n'a point vaincu l'inflation.**

La faillite de la politique monétaire est particulièrement flagrante partout où les gouvernements se sont efforcés de peser de tout leur poids sur la fameuse "masse monétaire" (de plus en plus difficile à définir, voire devenue insaisissable). Ses thuriféraires fanatiques ont beau proclamer qu'il faut faire intervenir les intervalles indispensables, rien n'y fait. Malgré la récession, malgré la croissance ralentie de la quantité de monnaie, la hausse des prix se poursuit. Et si les phénomènes de surproduction accentuée provoquent sans doute une décélération de l'inflation, elle continue à se situer à un niveau supérieur à celui de la récession 1974-1975 (tableau 5, p. 8).

La tendance générale est claire : sauf en ce qui concerne le Japon, l'inflation se situe au deuxième semestre 1981 (après trois semestres de récession) à un niveau supérieur à celui du deuxième semestre 1975.

Il y a d'ailleurs un risque très net d'une nouvelle accélération de l'inflation dès le deuxième semestre de 1982. Cette accélération sera nourrie d'une part par la politique de relance modérée à laquelle se sont résignés le cabinet Schmidt en République fédérale allemande et le régime Mitterrand en France, et à laquelle le gouvernement Thatcher, voire l'administration Reagan, pourraient bientôt emboîter le pas pour des raisons électoralistes. Elle sera nourrie aussi par l'énorme déficit budgétaire aux Etats-Unis.

Il n'est pas étonnant que, dans ces conditions, experts et politiciens, à la recherche d'un nouveau remède-miracle à la récession, soulèvent l'hypothèse d'un retour à l'étalon-or : quel bonheur de retrouver un "mécanisme automatique" qui assurerait la stabilité monétaire, envers et contre tout ! Mais quel en serait le prix, en matière de désorganisation du commerce international, voire d'aggravation de la tendance dépressive de l'économie ? Personne n'ose s'engager réellement dans cette direction, malgré la constitution d'une commission d'études au sein de l'administration américaine et l'accord discret que Reagan lui-même aurait accordé à ce projet, soutenu par les partisans de "l'économie de l'offre", MM. Laffer et Cie (6).

4. Voir nos articles sur la situation en Roumanie dans *Inprecor* 114 du 7 décembre 1981 et 119 du 22 février 1982.

5. La presse (*Neue Zürcher Zeitung* du 11 septembre 1981 et *Le Monde* du 21 février 1982) a signalé la vente par des hommes d'affaires américains de micro-ordinateurs pour avions de combat à l'URSS, ainsi que la fabrication en URSS de roulements à billes miniaturisés indispensables à la mise au point du système de guidage qui équipe les missiles balistiques MIRV des Etats-Unis ! Comme quoi les intérêts privés sectoriels peuvent s'imposer à l'encontre des intérêts de la classe en tant que telle au sein de la bourgeoisie américaine.

6. Sur les discussions concernant un retour à l'étalon-or, voir *Business Week* des 7 décembre 1981 et 8 février 1982 et *Neue Zürcher Zeitung* du 30-31 janvier 1982.

Les menaces d'effondrement du système du crédit

Malgré la politique de déflation appliquée par pratiquement tous les gouvernements des pays impérialistes, à l'exception de celui de la France, le carrousel de l'endettement croissant continue à tourner à un rythme de plus en plus affolant. Comme nous l'avons souvent souligné, cette avalanche de dettes prend ses origines dans l'endettement des firmes et ménages bien plus que dans celui de la dette publique, tel qu'il ressort de manière saisissante du tableau suivant publié par la revue américaine *Monthly Review*, dirigée par Paul Sweezy (numéro de décembre 1981) (tableau 6).

Ces chiffres révèlent un mouvement d'emballement terrifiant pour l'avenir de l'économie capitaliste. Alors qu'entre 1960 et 1970 la dette privée a doublé pour permettre une croissance du Produit National Brut de 90 pour cent, entre 1970 et 1980, la dette privée a triplé pour permettre une croissance du Produit National Brut légèrement moindre.

Il faut comprendre que cette avalanche de dettes ne concerne pas seulement de

petites et moyennes entreprises, ainsi que des ménages. Elle concerne une masse de grosses firmes, y compris de "multi-nationales" parmi les plus impressionnantes. Tout le monde connaît les cas de Chrysler, d'International Harvester, de Massey-Ferguson, qui ne survivent plus que grâce à des crédits bancaires de plus en plus démesurés par rapport aux avoirs de ces trusts en faillite virtuelle : 2,2 milliards de dollars de pertes pour Chrysler, rien que pour les années 1980 et 1981 ! On a appris, le jour de la déconfiture de Freddie Laker, pourtant un "petit" du trafic aérien, que ses dettes s'élevèrent à plus d'un demi-milliard de dollars. Un autre cas défraie la chronique. C'est celui de Ludwig, censé être un des cinq hommes les plus riches du monde, qui avait lancé une entreprise gigantesque pour défricher l'Amazonie au Brésil. Il a jeté l'éponge laissant une ardoise de 200 millions de dollars. Mais il y a toute une série d'autres firmes géantes qui se trouvent au bord de la faillite, ayant accumulé des dettes énormes (7).

Lorsqu'on mentionne les risques d'un *krach* bancaire déclenchant, par réactions en chaîne, un effondrement du système

international du crédit, on a généralement en vue l'insolvabilité d'un gros emprunteur du "Tiers Monde" ou des pays dits "socialistes". En fait, le Zaïre est actuellement en cessation de paiement. Si la Pologne ne se trouve pas formellement dans cette situation, cela n'est pas seulement dû à des avances de la part du COMECON mais aussi et surtout à une intervention du Trésor des... Etats-Unis qui a payé, à sa place, des intérêts venus à échéance pour une série de crédits bancaires que la bureaucratie n'avait pas honorés. Il s'agissait d'éviter une déclaration de banqueroute qui aurait obligé des banques — avant tout ouest-allemandes et autrichiennes — à inscrire des pertes énormes à leurs bilans, avec des conséquences imprévisibles.

Mais il faut se rendre à l'évidence : les risques de *krach* bancaire ne proviennent pas seulement de ces sources-là. Les "mauvais débiteurs" potentiels se trou-

7. Le trust *Thyssen* en Allemagne déclare une perte de 150 millions de dollars. Le trust japonais *Mitsui* a vu ses bénéfices se réduire, en passant de 15 milliards de yen en 1980 à 1,5 milliards en 1981.

Tableau 5

Hausses de prix à la consommation par semestre
(pour cent par rapport à la période précédente, en taux annuels, corrigés en ce qui concerne les variations saisonnières)

	1970		1974		1975		1980		1981		1981
	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	toute l'année
USA	6,1 o/o	5,3 o/o	11,2 o/o	12,4 o/o	8,3 o/o	7,6 o/o	15,1 o/o	10,4 o/o	10,6 o/o	8,6 o/o	10,3 o/o
Japon	9,3 o/o	4,4 o/o	32,2 o/o	17,6 o/o	11,5 o/o	7,3 o/o	9,5 o/o	6,8 o/o	4,8 o/o	3,0 o/o	4,9 o/o
R.F.A.	5,4 o/o	2,2 o/o	8,6 o/o	4,9 o/o	7,2 o/o	4,4 o/o	6,6 o/o	4,1 o/o	7,1 o/o	4,8 o/o	5,9 o/o
Gr.-Bret.	7,7 o/o	6,9 o/o	19,0 o/o	16,5 o/o	28,7 o/o	23,2 o/o	19,4 o/o	12,4 o/o	12,0 o/o	9,9 o/o	12,0 o/o
Italie	5,5 o/o	4,5 o/o	19,9 o/o	25,5 o/o	16,8 o/o	9,8 o/o	24,3 o/o	19,0 o/o	21,7 o/o	15,0 o/o	19,6 o/o
Canada	3,4 o/o	1,7 o/o	10,3 o/o	12,6 o/o	9,6 o/o	11,5 o/o	9,9 o/o	11,8 o/o	13,0 o/o	—	11,5 o/o
Pays-Bas	3,8 o/o	5,2 o/o	10,6 o/o	10,2 o/o	10,7 o/o	9,3 o/o	7,2 o/o	6,6 o/o	6,6 o/o	7,2 o/o	6,9 o/o
Belgique	4,5 o/o	2,8 o/o	13,6 o/o	16,7 o/o	12,1 o/o	10,5 o/o	7,1 o/o	6,8 o/o	7,7 o/o	9,4 o/o	7,6 o/o
Suède	9,2 o/o	6,2 o/o	9,4 o/o	9,3 o/o	11,1 o/o	11,0 o/o	17,0 o/o	11,3 o/o	14,6 o/o	—	9,0 o/o
Australie	4,2 o/o	4,5 o/o	13,1 o/o	19,3 o/o	15,2 o/o	11,0 o/o	10,6 o/o	8,9 o/o	9,4 o/o	—	11,5 o/o
Tous les pays de l'OCDE	6,2 o/o	4,9 o/o	14,8 o/o	13,7 o/o	11,4 o/o	9,1 o/o	14,3 o/o	10,6 o/o	11,0 o/o	—	10,6 o/o

(Sources : *Perspectives Economiques de l'OCDE*, no 30, décembre 1981, p. 156 pour tous les chiffres sauf ceux du deuxième semestre 1981, qui proviennent de *Economie Européenne* no 2, février 1982, et de *The Economist* du 27 février 1982.)

Tableau 6

Dette cumulative du secteur non-financier aux Etats-Unis
(en milliards de dollars)

	1950	1960	1970	1980	1980-1950
Pouvoirs publics	241,4	308,3	450	1.063,3	+ 340 o/o
Secteur privé	164,8	416,1	975,3	2.841,9	+ 1.624 o/o
Total	406,2	724,4	1.425,3	3.905,2	+ 861 o/o

(Source : divers bulletins *Flow of Funds Accounts* publiés par le *Federal Reserve Board*.)

vent aussi dans les pays occidentaux. Dans cette catégorie doivent être rangées toutes les grosses firmes s'étant imprudemment endettées, et qui sont maintenant lourdement frappées du fait de la hausse des taux d'intérêt.

En fait, pour l'ensemble des grandes entreprises aux Etats-Unis, *Business Week* a calculé que le rapport entre charges de la dette et profits avant impôts a décliné dangereusement, de 5,5 en 1979 à 4,2 en 1981. Il est actuellement négatif pour l'industrie automobile et les lignes aériennes. Il n'atteint que 2 pour les sociétés immobilières et les firmes de matériaux pour la construction (*Business Week*, 1er mars 1982). Au total, les grandes compagnies américaines ont accru leurs dettes de 73 milliards au cours des 18 derniers mois; cette dette atteint maintenant 540 milliards de dollars. Les charges seront particulièrement lourdes en 1982. Elles devront être réglées sur des profits en baisse prononcée.

Le cas des caisses d'épargne spécialisées dans le crédit hypothécaire est bien connu. Elles étaient au bord de la faillite aux Etats-Unis, prises entre l'enclume de la baisse de la construction et le marteau de la hausse des taux d'intérêt. Moins connu est le véritable effondrement des banques privées "sauvages" en Turquie, faisant perdre cent millions de dollars aux petits épargnants privés (8).

Le paradoxe, c'est qu'en période de crise, la puissance du capital financier, exercée souvent directement par des banques, s'accroît démesurément, puisque de nombreuses firmes, travaillant à perte, ne peuvent survivre que si les banques leur accordent des crédits. Or, ceux qui prennent ces décisions, souvent à l'aide de critères sommaires voire arbitraires, n'ont pas brillé par un grand discernement au cours des dernières années, c'est le moins qu'on puisse dire ! La facilité avec laquelle les grandes banques ont accordé des prêts à des débiteurs douteux est exclusivement due à l'âpreté au gain, c'est-à-dire à la volonté de placer contre des intérêts élevés les abondants capitaux que leur fournirent les pays de l'OPEP, les Banques Centrales, les caisses de pension et autres investisseurs institutionnels, alors que le ralentissement des investissements productifs ne créait pas une demande de capitaux-argent suffisante de la part de débiteurs solvables.

C'est donc la combinaison de l'insolvabilité potentielle de gros débiteurs étrangers, de grosses firmes impérialistes et des parties les plus faibles du système bancaire lui-même qui suspend sur l'économie capitaliste internationale l'épée de Damoclès d'un *krach* bancaire majeur :

"Les agences de crédit des exportations mondiales sont près du point de rupture. Une traînée d'exigences venant d'exportateurs qu'on n'a pas payés et de banques privées commence à dépasser rapidement leurs réserves liquides. Jusqu'ici, en 1982, ces exigences dépassent de 20 pour cent celles de l'année fiscale 1981."

"L'effondrement de Laker Airways, la semaine dernière en Grande-Bretagne,

obligera la Export-Import Bank des Etats-Unis à déboursier plus de 150 millions de dollars... Les petits ruisseaux d'exigences sur la Pologne de l'an dernier pourraient rapidement se transformer en marée. Depuis le mois de janvier, les (agences de crédit gouvernementales à l'exportation) HERMES en R.F.A., COFACE en France et OKB en Autriche ont chacune payé plus de 75 millions de dollars pour des exigences sur la Pologne..."

"L'effondrement de Laker, la possibilité de refus de payer encore pires venant de Pologne et parmi les lignes aériennes, les compagnies forestières, les constructeurs de machines agricoles et autres aux Etats-Unis, ont incité les gouvernements occidentaux à faire quelque chose pour réparer les finances malades de leurs banques d'exportation." (*The Economist*, 13 février 1982).

L'aggravation du chômage structurel et ses conséquences

La deuxième récession économique généralisée de l'économie capitaliste internationale a aggravé de manière sensible l'ampleur du chômage et de ses conséquences sociales. Pour donner un ordre de grandeur, on peut affirmer, en gros, que la masse des chômeurs dans les pays impérialistes est passée de 10 millions lors de la récession de 1970 à 20 millions lors de la récession de 1974-1975 et à 30 millions actuellement.

Les chiffres officiels du chômage au mois de février 1982 sont les suivants (tableau 7).

Tableau 7

	Nombre de chômeurs	Taux de chômage	
		1981	1982 (prévision)
Etats-Unis	10 millions	7,5 o/o	9,0 o/o
R.F.A.	2 millions	5,0 o/o	6,0 o/o
Italie	2,2 millions	8,25 o/o	9,0 o/o
Grande-Bretagne	3,1 millions	10,5 o/o	12,0 o/o
Japon	1,3 million	2,25 o/o	2,25 o/o
France	2,1 millions	7,5 o/o	8,5 o/o
Canada	1 million	7,5 o/o	8,25 o/o
autres pays de l'OCDE	4,5 millions	9,75 o/o	10,5 o/o

Plusieurs facteurs se conjuguent pour expliquer cette montée constante du chômage. Le premier, et le plus grave, c'est le ralentissement général et à long terme de la croissance économique. Or, ce ralentissement coïncide avec une poussée technologique prononcée, c'est-à-dire une augmentation constante de la productivité moyenne du travail : il faut de moins en moins d'heures de travail pour produire une masse de marchandises et de services en stagnation, en recul ou en progression seulement très lente. De là, le fait que si le nombre de chômeurs augmente fortement en phase de récession, il ne recule plus en période de reprise, aussi longtemps que celle-ci reste modérée. De là

aussi cet autre phénomène, à savoir que la corrélation entre investissements productifs et création d'emplois est rompue, beaucoup de ces investissements étant des investissements de rationalisation qui suppriment des emplois plutôt qu'ils n'en créent.

Le résultat est donc clair : il y a un socle de chômeurs permanents qui s'élargit de récession en récession. Cette tendance n'est pas sur le point d'être renversée.

Il faut y rattacher un autre phénomène qui rend les perspectives de l'emploi particulièrement sombres pour le reste des années 1980. Dans les décennies passées, fortement marquées par la tendance à la semi-automation dans l'industrie et à l'industrialisation dans l'agriculture, le secteur dit "tertiaire" ou "des services" — avec toute l'ambiguïté que ce terme renferme — a connu une véritable explosion d'emplois nouveaux normalement rémunérés, du moins dans les pays impérialistes (l'explosion des "emplois tertiaires" dans les pays semi-coloniaux étant plutôt du chômage camouflé).

Or, le développement de l'électronique passée à l'étape des micro-processeurs provoquera des pertes d'emplois importantes dans le secteur "tertiaire". Ce ne sont pas seulement les banques, les assurances, les services comptables et commerciaux des grandes firmes qui sont visées. Ce sont également les administrations publiques, voire l'enseignement et certains secteurs des services de santé. De ce fait, le développement du secteur "tertiaire", loin de compenser les pertes

d'emploi réalisées dans la production matérielle, deviendra à son tour une source de chômage. Ce mouvement semble déjà avoir commencé.

Il faut finalement signaler un phénomène démographique. Les effets du "baby-boom" d'après guerre ont maintenant dépassé le stade de l'enseignement, y compris de l'Université, et se font sentir à fond sur le "marché du travail". Le nombre de demandeurs d'emplois jeunes est en forte croissance et, dans de nombreux pays, dépasse celui des retraités annuels. Il faut donc créer des emplois

8. *Le Monde*, 13 janvier 1982.

supplémentaires pour **maintenir** un taux déterminé d'activité (d'occupation) de la population. En période de dépression économique, cela ne peut que renforcer l'ampleur du chômage.

La remontée du chômage structurel pendant une longue période — en réalité à partir de 1970 dans les pays impérialistes — a fini par entamer le fameux "filet de sécurité" qui, selon les économistes néo-keynesiens et les politiciens ainsi que les syndicalistes réformistes, devait garantir le "bien-être" une fois pour toutes en Occident. Au cours de la récession de 1974-1975 et dans les années consécutives de reprise économique, les "gros bataillons" de la classe ouvrière des pays impérialistes restèrent fortement protégés, tant en ce qui concerne l'emploi qu'en ce qui concerne le pouvoir d'achat et la sécurité sociale. La crise n'avait frappé de plein fouet que les couches les plus faibles de la classe ouvrière, d'ailleurs défendues fort mal par l'ensemble du mouvement ouvrier : travailleurs immigrés, femmes, jeunes, travailleuses et travailleurs des petites entreprises et des secteurs en net déclin structurel.

Mais au fur et à mesure que la dépression se prolonge et que le chômage structurel s'aggrave, les effets de la crise finissent par atteindre le cœur même de la classe ouvrière : ouvriers adultes mariés, avec enfants, de qualification moyenne et au-dessus de la moyenne, travaillant dans les grandes entreprises. C'est délibérément que patronat et Etat bourgeois ont, au cours des deux dernières années, provoqué des épreuves de force dans les principales forteresses ouvrières : la FIAT de Turin, Chrysler et General Motors aux Etats-Unis, British Leyland en Grande-Bretagne, la sidérurgie wallonne (Belgique) et celle de la Ruhr (R.F.A.), la sidérurgie lorraine en France, etc.

Les capitalistes comptent sur les effets à long terme du chômage, sur la peur du chômage, sur le désarroi des travailleurs devant le manque de perspectives et les capitulations successives des directions syndicales embourbées dans la collaboration de classe, pour frapper un grand coup et affaiblir structurellement le mouvement ouvrier, c'est-à-dire lui enlever au moins la force supplémentaire que vingt années d'expansion et de plein emploi lui avaient apportée. Cette offensive d'austérité vise avant tout : le maintien d'un haut niveau de chômage pour inciter les travailleurs à une discipline majeure et les contraindre à accepter une exploitation supplémentaire (une intensité de travail plus grande, des cadences plus rapides, des "rationalisations" multiples, etc.); des attaques directes contre les salaires réels (accords salariaux impliquant des réductions de salaires; suppression ou "assouplissement" des mécanismes d'échelle mobile); des réductions des allocations sociales, y compris des allocations chômage, des "transferts" massifs de dépenses sociales vers les dépenses militaires ou vers les subsides au patronat dans le budget de l'Etat. Le budget Reagan est symbolique à ce sujet. Mais des mouvements analogues, fussent-ils plus modérés, se ma-

nifestent dans presque tous les pays impérialistes.

La classe ouvrière résiste et se défend, mais elle a incontestablement subi quelques échecs, surtout aux Etats-Unis, au Japon, en Grande-Bretagne et en Espagne. L'effet du chômage, combiné avec l'absence de toute stratégie d'ensemble de réponse ouvrière, anticapitaliste, à la crise de la part des directions syndicales, rend plus difficile une riposte généralisée. Elle est pourtant indispensable si les travailleurs veulent éviter qu'on ne passe à la phase finale de l'offensive patronale : la tentative capitaliste de "casser" des syndicats (voir PATCO aux Etats-Unis), de restreindre sévèrement les libertés syndicales, et même les libertés démocratiques dans leur ensemble.

Car la crise est grave et longue. L'accroissement du taux d'exploitation nécessaire pour en sortir de manière capitaliste devrait être considérable. Une classe ouvrière conservant l'essentiel de sa force organisée et des libertés démocratiques ne se laissera pas imposer une telle surexploitation. Il y aura donc de fortes batailles de classe, pendant longtemps, avant que Capital ou Travail puisse modifier les rapports de forces actuels de manière décisive : le Capital, s'il réussit à briser la force organisée de la classe ouvrière; le Travail, s'il réussit à résoudre la crise de sa direction de classe.

On est loin d'une restructuration internationale du capital

La dépression économique à long terme, dans laquelle l'économie capitaliste internationale est enfoncée depuis les années 1967-1968, exprime avant tout un déclin durable du taux moyen de profit. Il s'agit évidemment d'un déclin irrégulier et non d'un déclin linéaire. Le cycle industriel continue à se manifester au cours de l'onde longue dépressive, de même qu'il se manifesta au cours de l'onde longue expansive. Nous avons connu des phases de reprise économique (1971-1972, 1976-1978) après les phases de récession (1970), voire de récession généralisée (1974-1975, 1980-1982). Une nouvelle phase de reprise, fût-elle modérée, est probable dès 1983.

Mais à travers ces hauts et ces bas, le taux de croissance reste sensiblement inférieur à ce qu'il fut au cours de la période 1948-1968, en Europe occidentale et au Japon, au cours de la période 1940-1968 aux Etats-Unis. La cause fondamentale de ce déclin réside dans le niveau trop bas du taux moyen de profit, combiné avec la stagnation relative du marché (expansion ralentie du commerce mondial, stagnation des débouchés des "derniers consommateurs").

Pour sortir durablement — c'est-à-dire pour une période bien plus longue qu'une reprise économique de courte durée, et de surcroît hésitante et fort modérée — de la mauvaise passe dans laquelle le capitalisme international est engagé depuis plus de dix ans, une restructuration fondamentale est nécessaire. Elle devrait modifier sensiblement ce que d'aucuns ont appelé

"les conditions d'accumulation", d'autres "les modes (ou modèles) de régulation", et ce que nous appelons plus généralement le cadre social dans lequel se meut le mode de production capitaliste (9). Cette notion englobe autant des facteurs exogènes (milieu géographique, aire d'opération du capitalisme, c'est-à-dire aujourd'hui essentiellement rapports avec les secteurs non-capitalistes de l'économie mondiale), que des facteurs endogènes partiellement autonomes de la situation courante, parce que produits relativement rigides du développement passé du système. Les rapports de forces économiques et socio-politiques entre le Capital et le Travail dans les métropoles impérialistes sont les plus importants de ces facteurs endogènes de l'environnement capitaliste.

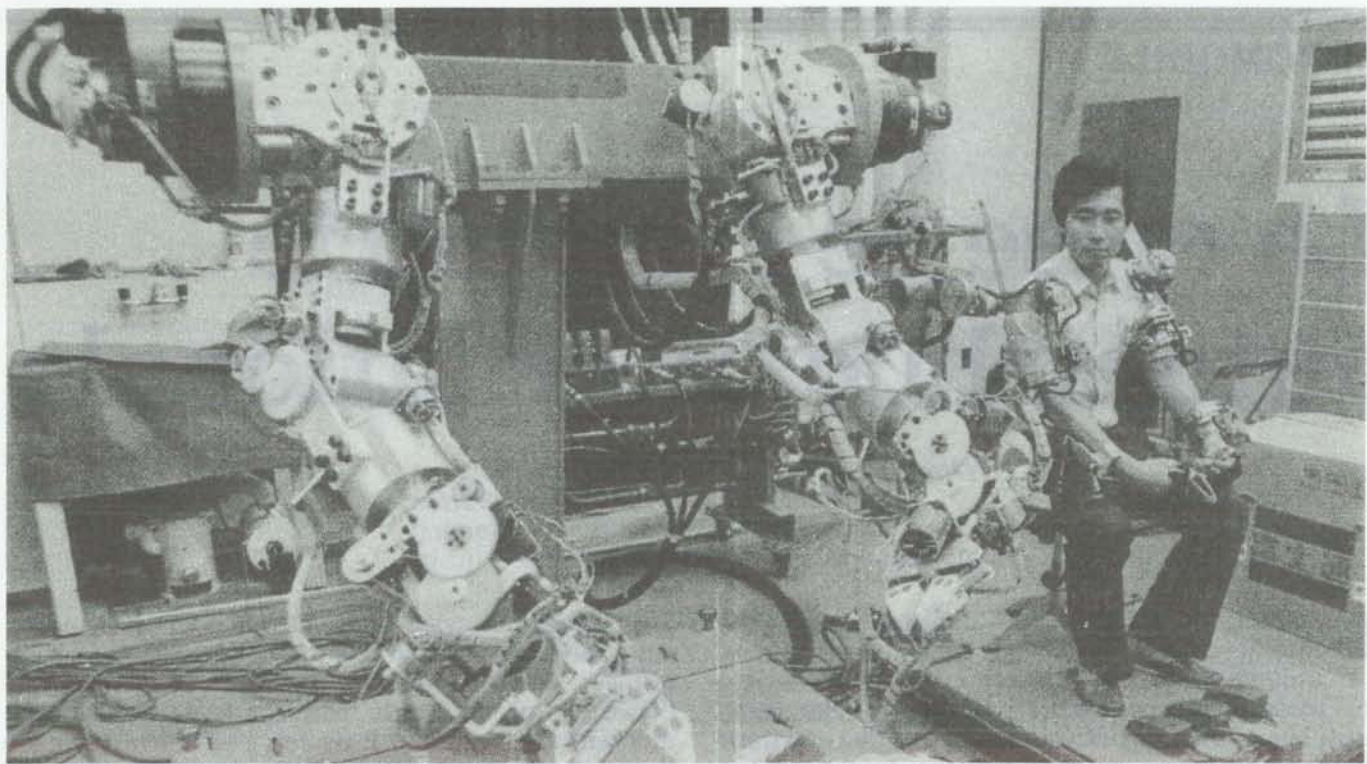
Les efforts de restructuration du capital pour échapper à la longue dépression ont été jusqu'ici classés par divers analystes dans les trois catégories suivantes :

1) La nouvelle division internationale du travail, avec transfert de sites de production d'industries utilisant relativement beaucoup de main-d'œuvre vers des pays semi-coloniaux et semi-industrialisés dépendants (10). La création de "zones franches, d'exportation" fait partie de cet effort de restructuration. La plus importante de ces "zones franches" est sans doute celle du Mexique, en bordure de la frontière avec les Etats-Unis, vers laquelle les grands trusts de l'automobile américains rêvent de transférer une partie importante de leur production. Mais d'autres existent surtout en Asie, et celles de la République populaire de Chine, où s'établissent des *joint ventures* avec le capital étranger, méritent d'être mentionnées.

Nous avons déjà indiqué les obstacles auxquels se heurte une poursuite de ce transfert, notamment en Amérique latine et en Asie orientale, du fait même de la stagnation du marché mondial. La crise grave qui frappe l'industrie automobile au Brésil et en Argentine, avec une importante chute de la production et le démarrage difficile de l'industrie automobile en Corée du Sud (la production courante est largement inférieure aux capacités de production pour 1981) sont symboliques de ces obstacles. On ne peut donc guère parler d'une véritable restructuration à ce propos.

9. Voir à ce sujet : David Gordon, *Stages of Accumulation and Long Economic Cycles in The Political Economy of the World System*, Beverly Hills, 1980. Michel Aglietta, *Régulation et crises du Capitalisme*, Paris, 1976. Ernest Mandel, *Long Waves of Capitalist Development*, Cambridge, 1980.

10. Fröbel, Heinrichs, Kreye, *Die neue internationale Arbeitsteilung*, Rowohlt 1977. On peut aussi citer l'exemple des fibres synthétiques. La part de l'Europe occidentale dans la production mondiale est tombée, entre 1973 et 1981, de 29,5 pour cent à 20,7 pour cent, celle des Etats-Unis de 29,7 pour cent à 26 pour cent, celle du Japon de 15,7 pour cent à 12,0 pour cent, alors que celle du "reste du monde" a passé de 25 pour cent à 40,6 pour cent.



2) L'émergence d'un secteur de "travail noir" et d'"économie parallèle", ainsi qu'un élargissement du "travail précaire" (travail intérimaire) dans les principaux pays impérialistes eux-mêmes. Dans les pays semi-coloniaux, il s'agit évidemment d'un phénomène connu et étudié de longue date.

Les uns soulignent surtout la portée socio-politique du phénomène, l'effort (conscient) du Capital d'accompagner sa propre concentration d'une déconcentration du Travail. Les autres mettent par contre — et plus justement à notre avis — l'action sur la réaction spontanée des chômeurs contre la prolongation du chômage, ainsi que sur celle des petits capitalistes pour échapper à la ruine en période de crise. Quel que soit l'aspect de l'analyse qu'on privilégie, elle vise en tout cas la manifestation particulière d'un phénomène plus général : la poussée du capital pour réduire les "coûts du travail", en faisant baisser salaires directs et indirects, poussée caractéristique pour toute phase de crise ou de récession. Neuf fois sur dix, le "travail noir" représente une suppression totale du versement de sécurité sociale, et une réduction sensible du salaire nominal direct.

Bref, il s'agit de la **surexploitation du travail**, réintroduite dans les pays impérialistes, où elle avait reculé au cours du "boom d'après guerre". Dans quelques cas particuliers, comme celui de l'industrie parisienne de l'habillement exploitant les conditions précaires des travailleurs immigrés sans permis de séjour, la **concurrence capitaliste ramène vers la métropole les conditions de travail et de salaires des pays dépendants semi-industrialisés**. Un phénomène analogue se produit dans certaines industries dans le sud des Etats-Unis par rapport au Mexique et à Puerto Rico.

Mais de nouveau, il s'agit d'un phénomène qui reste marginal pour l'économie

des pays impérialistes et pour la production capitaliste internationale dans son ensemble, concernant sans doute pas plus de 5 pour cent de la production dans les métropoles impérialistes. Il est donc à nouveau impossible de parler à ce propos d'une "restructuration du capital" dans le sens réel du terme.

3) Une dévalorisation massive du capital, visée par le resserrement du crédit et la jugulation de l'inflation. Le fait qu'après de longues années d'un "taux d'intérêt réel négatif" (c'est-à-dire d'un taux d'intérêt inférieur au taux d'inflation) on en soit arrivé partout à un "taux d'intérêt réel positif" fluctuant autour de 4 pour cent (ce qui explique la persistance des taux d'intérêt élevés aux Etats-Unis, puisque le taux d'inflation y reste supérieur à 10 pour cent) serait l'expression objective de cette dévalorisation massive et de la pénurie de capitaux qu'elle finirait par provoquer.

La démonstration est peu convaincante, du moins jusqu'à maintenant. Malgré toutes les intentions proclamées des monétaristes, et tous les efforts de Mme Thatcher et de Ronald Reagan, ces buts sont loin d'être atteints. Il n'y a pas eu de baisse massive des prix des marchandises (produits finis), les baisses des matières premières restent modestes. Celles des "valeurs refuges" (or, diamant, objets d'art, etc.) sont un peu plus importantes mais restent quand même liées aux fluctuations du taux d'inflation aux Etats-Unis. Les faillites frappent surtout les petites et moyennes entreprises. Les "éléphants blancs", c'est-à-dire les grands trusts travaillant à perte, continuent à être massivement subsidiés par le système bancaire et par les pouvoirs publics. De ce côté non plus, aucune véritable "restructuration" n'est en vue.

Reste une tendance plus importante qui, à long terme, pourrait être décisive :

une nouvelle révolution technologique axée sur les micro-processeurs, les robots industriels et domestiques, la voiture électrique et l'énergie solaire. Ce serait, en somme, le passage de la semi-automatisation à une automatisation plus complète.

Techniquement, ces productions sont au point où elles pourraient commencer à être produites à grande échelle (11). Mais la question décisive, du point de vue de la logique du capitalisme, reste celle de **produire avec suffisamment de profit pour un marché suffisamment large**. C'est là où le bât blesse. Les obstacles que représentent aujourd'hui le niveau trop bas du taux moyen de profit, l'existence de capacités de production excédentaires, la stagnation du marché, semblent retarder pour longtemps cette révolution technologique, c'est-à-dire l'application massive de ces innovations. La plupart des commentateurs sérieux mentionnent à ce propos la fin du XXe, voire le début du XXIe siècle.

Mais entre temps, la prolongation de la dépression et du chômage, l'accentuation du cours de la bourgeoisie vers l'austérité et la remilitarisation mettent plus que jamais l'accent sur les grands combats sociaux — les combats entre la classe ouvrière et la bourgeoisie, les combats entre les forces anti-impérialistes et l'impérialisme — qui accompagnent la longue dépression économique. De l'issue de ces combats ne dépend pas seulement la "solution" (capitaliste ou socialiste) de la crise. D'elle dépend le destin même de l'humanité, dans la mesure où la "solution" capitaliste implique le risque de la guerre nucléaire mondiale.

Ernest MANDEL
5 mars 1982

11. Sur les nouvelles technologies et leur diffusion voir : W. Wolf et P. Bertelsheimer dans *Internationale* (Frankfurt), mars 1979.

La crise de l'industrie automobile internationale

"La firme est ma patrie, mon foyer, mon avenir !"
 Minoru Seto, ouvrier chez Nissan(-Datsun)
 (expression garantie et traduite par *Bild am Sonntag*,
 feuille de boulevard ouest-allemande, très à droite)

Depuis le printemps 1980 l'industrie automobile internationale fournit des gros titres catastrophiques à la presse. Comparés aux faits, ces gros titres ne sont pas encore suffisamment éloquentes. Aussi bien d'un point de vue quantitatif que qualitatif les développements de cette branche durant ces dernières années sont d'une importance extraordinaire et exemplaire pour le "capitalisme tardif" des années

80. D'après nos calculs, les chiffres des licenciements des salariés de l'industrie automobile et des industries affiliées en Amérique du Nord et en Europe de l'Ouest entre 1979 et le troisième trimestre de 1981 montent à 1,5 million. Il devrait s'agir de la vague de licenciements la plus importante, pour une branche internationale, depuis la grande crise économique des années 29-32 (1).

Winfried WOLF

Trois aspects d'analyse sont importants :

1. L'industrie automobile joua à nouveau le **précurseur de la conjoncture d'ensemble** de l'économie impérialiste. Comme la crise de l'industrie automobile de 1973 précéda la crise internationale de 1974/75, la crise de la même branche préluda à la nouvelle récession internationale de 1980/81 et certainement 1982.

2. Le développement de cette branche jette une lumière crue sur les **conséquences de l'introduction de nouvelles technologies** sur la situation de l'emploi sous les conditions du capitalisme. Les images d'énormes halls de fabrique, sans être humain et "peuplés" de robots, qui passèrent sur les écrans en 1980/81, imprégnèrent profondément la conscience de beaucoup de gens.

3. La profonde crise de cette branche n'est pas seulement de nature conjoncturelle; elle n'est pas non plus seulement de "nature structurelle" dans le sens qu'il suffirait de quelques adaptations dans la structure et de quelques changements dans la division internationale du travail pour fournir à nouveau un point de départ pour le *business as usual*. En dernière analyse c'est l'**existence même de toute la branche** qui est en discussion.

pays impérialistes les plus importants. Elle se concentre sur les six pays impérialistes les plus importants.

Quatre-vingt pour cent de la production automobile mondiale et 75 pour cent de la demande de voitures proviennent du Japon, des USA, de la RFA, de France, d'Italie et de Grande-Bretagne. La part de cette branche dans la production industrielle totale de ces pays est pour chacun entre 5 à 7 pour cent; elle constitue environ un dixième de leurs exportations totales respectives. En conséquence les quotas d'exportation de cette branche

sont largement surproportionnés dans tous les pays et sont de 50 pour cent, à l'exception de la Grande-Bretagne (37 pour cent) et des Etats-Unis (9 pour cent). Au sein de la production automobile, au sens étroit, de ces pays on comptait avant la crise environ **3,5 millions de salariés**; s'y ajoute un nombre encore plus élevé de salariés des industries d'appoint. La branche automobile, ainsi définie, comptait dans ces pays entre 9 et 11 millions de salariés (2). Le **tableau 1** illustre ces indications.

Tableau 1

Le poids naturel de l'industrie automobile (1978)

Industrie auto pays	salariés	pour cent de salariés totaux	pour cent production industrielle	pour cent export. tot.	pour cent export. auto.
France	250 000	5 o/o	5,9 o/o	10 o/o	51,5 o/o
R.F.A.	600 000	8 o/o	6,9 o/o	12,5 o/o	51,2 o/o
Gr.-Bretagne	480 000	6,3 o/o	5,9 o/o	10 o/o	37,3 o/o
Italie	200 000	4 o/o	5,2 o/o	10 o/o	44,5 o/o
Etats-Unis	780 000	4 o/o	6 o/o	—	9,0 o/o
Japon	500 000	4 o/o	—	—	47,4 o/o

(D'après : *Le Monde* du 3 juillet 1979)

Le poids structurel de l'industrie automobile

Il ne s'agit pas ici d'une branche d'importance secondaire (comme par exemple l'industrie horlogère, qui traversa au milieu des années 1970 une évolution similaire). L'industrie automobile compte **parmi les plus grandes branches dans les**

1. La part du lion ici est constituée par les licenciements au sein de l'industrie automobile nord-américaine. En 1979/80 on y a licencié 500 000 ouvriers automobiles : un chiffre encore une fois plus élevé est à ajouter pour l'industrie d'appoint. En Europe de l'Ouest les licenciements devraient se chiffrer pour la période 1978-80 à 200 000.

2. E.a. d'après *Le Monde* du 3 juillet 1979. Des chiffres exacts, notamment pour

l'industrie d'appoint, ne se trouvent pas toujours. De même il semble que la relation entre industrie automobile proprement dite et industrie d'appoint soit très différente selon les cas. En moyenne il devrait y avoir sur un salarié dans l'industrie automobile 1,5 à 2,5 salariés dans l'industrie d'appoint. Avec 3,3 millions de salariés dans l'industrie automobile proprement dite le chiffre global de 10 millions de salariés semble être trop peu élevé.

Enfin la dynamique de cette branche est intéressante pour la définition de son importance structurelle.

En RFA, en France et — de façon très extensive — au Japon le taux de croissance se situait toujours bien **au-dessus** de ceux de l'industrie dans son ensemble. Ceci vaut jusqu'à l'année 1980, malgré la grave crise de cette branche en 1973/74. Ainsi, en RFA, la construction de voitures augmenta entre 1950-60 de 18,5 pour cent par an, par rapport à une croissance de 10,5 pour cent dans l'industrie en général. De 1960 à 1970, il y avait encore 8,1 pour cent par rapport à 6 pour cent et de 1970-79 4,2 pour cent par rapport à 3 pour cent de croissance annuelle dans l'industrie dans son ensemble (3). Ceci signifie que dans ces pays la branche automobile a constitué le **moteur de la croissance économique**. La forte crise de cette branche revient maintenant à une panne de moteur pour les grands pays impérialistes.

La concurrence dans l'industrie automobile

Pendant le bong *boom* économique, qui débuta après la Seconde Guerre mondiale, trois grands centres impérialistes se sont constitués : les Etats-Unis, la Communauté Européenne et le Japon. Dans la mesure où le long *boom* économique s'effilochoa, où des signes de crise apparurent de façon plus aiguë et où en 1974/75 la première grande crise internationale intervint, la concurrence latente entre ces blocs impérialistes s'est transformée en une lutte concurrentielle ouverte et très âpre. La branche automobile est un des importants champs de bataille. En son sein se reflètent fidèlement la force des différents centres et leur dynamique respective. **Les tableaux 2 et 3** illustrent le développement de cette lutte concurrentielle au sein de cette branche internationale.

Jusqu'au milieu des années 1960 les Etats-Unis étaient dans cette branche le *leader* incontesté : à eux seuls ils produisirent autant de voitures particulières et combi que le reste du monde dans son ensemble, même si entre temps la concurrence — notamment des firmes automobiles ouest-allemandes et françaises — avaient sensiblement augmenté. Depuis les concurrents des Etats-Unis ont massivement gagné du terrain, voire ils ont dépassé l'industrie automobile américaine.

D'abord ce furent les producteurs d'automobiles de la CEE qui jusqu'en 1970 dépassèrent avec 40 pour cent de la production mondiale les producteurs américains (29 pour cent) et ensuite ce furent les Japonais qui dépassèrent pour la première fois en 1980 la production automobile des Etats-Unis. En 1981, les producteurs japonais se situaient avec plus de 7 millions de voitures loin devant les USA (environ 6,5 millions) et devant la RFA (environ 3,4 millions) et prenaient ainsi une première place incontestée. Le gagnant de cette concurrence âpre est jusqu'à maintenant sans doute l'impé-

Tableau 2

Production mondiale de voitures particulières et combi 1937-1979
Part de pays choisis en pourcentage de la production globale

	1937	1961	1965	1970	1974	1976	1979
Etats-Unis	78	53	49	29	29	29	28
R.F.A.	5	14	14	16	11	12	
France	4	9	7	10	11	10	
Italie			6	8	7	5	
Gr.-Bretagne	8	11	9	7	6	5	
CEE *			36	41	34	32	27
Japon		1	4	14	16	17	24

(D'après : IGM-Studie, op. cit., Stat. Jahrbuch. d.BRD 1978, Handelsblatt du 21 juillet 1980.)

* = ici : la production automobile des quatre pays de la CEE sus-mentionnés.

Tableau 3

Production de la construction de véhicules
des plus importants producteurs
1973 — 1979, en millions

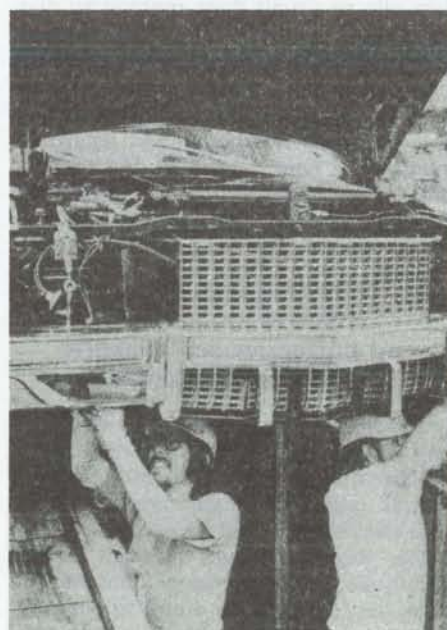
	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979
Etats-Unis	12.674	10.071	8.989	11.491	12.680	12.892	11.481
Japon	7.083	6.552	6.941	7.841	8.514	9.269	9.636
R.F.A.	3.948	3.100	3.186	3.868	4.104	4.186	4.250
France	3.218	3.075	2.859	3.403	3.508	3.508	3.612
URSS	1.600	1.835	1.960	2.025	2.080	2.034	2.165
Italie	1.958	1.773	1.459	1.591	1.584	1.657	1.632
Canada	1.581	1.548	1.450	1.644	1.768	1.819	1.623
Gr.-Bretagne	2.164	1.937	1.649	1.706	1.714	1.609	1.594
Espagne	822	837	814	866	1.130	1.144	1.123
Brésil	729	875	930	985	919	1.017	1.071
Mexique	280	351	361	325	281	384	445
Pologne	190	223	258	310	374	400	406

Source : L'Argus de l'Automobile / Questions Internationales du 29 octobre 1980 / No 1, 695, S. 5. Il s'agit ici de la production de l'ensemble de la construction de véhicules, donc y compris les véhicules utilitaires (camions, etc.).

rialisme japonais. Non seulement, la montée de la branche automobile en Extrême-Orient est combinée à un déclin — et à partir de 1979/80/81 à une chute — de la production américaine, mais les firmes automobiles ouest-européennes perdirent des parts importantes du marché, avant tout celles des entreprises britanniques et italiennes (British Leyland, Fiat/Lancia/Innocenti et Alfa Romeo).

Déjà la première crise grave de l'industrie automobile 1973/74 avait aiguë la concurrence entre les centres impérialistes et elle avait accéléré les déplacements généraux de leurs parts au marché mondial (comme on le voit au **tableau 2**).

3. Etude de l'IG Metall "Die Lage der Automobilarbeiter in der BRD". Avril 1975; et Deutsche Bundesbank, Monatsberichte, Beiheft 4, 8/80.



La nouvelle crise de branche donna encore une fois des déplacements presque sensationnels. Le **tableau 4** fournit des données impressionnantes.

ché japonais contre les importations des Etats-Unis et d'Europe de l'Ouest, quelle est la valeur respective de ces arguments ?

anciens modèles malgré la crise de l'énergie et la hausse du prix du carburant. Quand le troisième producteur mondial (jusqu'à récemment), **Chrysler**, se sent obligé pour la première fois depuis les années 1930 de concevoir un nouveau moteur (en 1980), la fausse assurance des grands groupes américains est mise en lumière. Entre temps, cependant, il y a eu dans la branche automobile nord-américaine d'importantes restructurations. De nouvelles voitures moyennes technologiquement concurrentielles ont été construites.

L'argument d'une fausse politique de gestion ne vaut pourtant pas pour les firmes ouest-allemandes. Celles-ci ont été depuis toujours spécialisées dans les voitures particulières petites et moyennes. Elles présentent dans ce créneau un riche assortiment de modèles. Ceci est aussi valable pour les firmes auxquelles on a fait en 1979/1980 des reproches particuliers en ce sens : FIAT et British Leyland. Et c'est surtout sur ce terrain **traditionnellement** dominé par les entreprises européennes que la concurrence venue du Japon a du succès !

Des prix de dumping ?

On reproche aux producteurs automobiles japonais qu'ils vendent leurs voitures particulières à des prix de dumping et qu'ils battent ainsi les producteurs automobiles ouest-européens et nord-américains. En conséquence, on a essayé aux Etats-Unis de faire reconnaître ce fait par les tribunaux. On voulait forcer les producteurs japonais à une augmentation des prix et d'en arriver par ce biais à diminuer leur capacité concurrentielle.

Par prix de dumping on entend en général un prix qui se situe en-dessous de coûts de production. Cependant c'est exactement l'inverse qui est vrai pour les voitures d'importation japonaises : leurs prix sont en comparaison de leurs coûts exagérément élevés et les profits sur le marché des exportations font rêver. Des responsables de Ford ont effectué un calcul sur la base du modèle Datsun-Cherry (Nissan). Au Japon cette voiture coûte (hors taxes) 4.806 DM; pour le transport et les droits d'importation on a calculé 1.364 DM, ce qui fait un prix en RFA de 6.170 DM. La firme TVA cette voiture coûtait cependant au milieu de 1980 8.920 DM, ce qui fait pour Nissan un "profit" de 2.750 DM, même si on sous-entend qu'au Japon ce prix ne contient aucun profit ! Malgré cette marge de plus de 33 pour cent, le prix de cette voiture particulière se situe nettement en-dessous de celui d'une voiture similaire de la production ouest-européenne.

Il s'agit ici d'un exemple classique de réalisation de sur-profits. Ce sur-profit se fonde sur l'application d'une technologie ultra-développée. En conséquence, il n'est réalisable qu'aussi longtemps que les producteurs japonais possèdent une avance technologique sur leurs plus importants concurrents. Si cette technologie se généralise, ces sur-profits supplémentaires disparaissent.

Tableau 4

Production de voitures (ind./combi) des plus importants concurrents pendant la crise de la branche 1979 - 1981

	1979 (en milliers de voitures)	1980 (en millions de voitures)	1980 (croissance par rapport à l'année précédente en pour cent)	1981 (1er semestre)
Japon	6,4	7,6	+ 14,0	+ 2,3
Etats-Unis	8,5	6,4	- 24,5	- 8,2
R.F.A.	4,0	3,5	- 12,0	- 7,7
France	3,2	2,9	- 9,0	- 17,7
Grande-Bretagne	1,1	0,95	- 13,0	- 16,7

(D'après : FAZ du 15 avril 1981 et *Branchenbericht der Commerzbank/Welt-automobilindustrie im Umbruch* du 31 août 1981. Il s'agit exclusivement de données sur la production de voitures particulières/combi - sans les véhicules utilitaires.)

La force de concurrents capitalistes se mesure au mieux lors d'une crise économique. C'est le cas à l'occasion de la nouvelle crise du secteur automobile. La tendance d'un déclin significatif de la branche aux Etats-Unis, d'une baisse des entreprises automobiles de la CCE et d'une montée en flèche des producteurs japonais, comme le montre le **tableau 4**, a encore été accentuée en 1979/80/81. Les firmes japonaises furent les seules qui élargirent jusqu'en 1981 leurs capacités et qui augmentèrent leurs stocks. Par contre les Etats-Unis connurent des pertes de 25 pour cent en 1980 et pour l'ensemble de la crise de 35 pour cent environ. Les baisses de production des concurrents de la CEE se situèrent à 15-25 pour cent. En conséquence la part des voitures d'importation japonaise fit un bond en avant. Aux Etats-Unis elle s'élevait en 1975 à 10 pour cent, en 1978 à 12 pour cent, en 1980 à 21,5 pour cent, en 1981 à 21,3 pour cent. A cette date elle se situait donc presque au double d'avant la crise - malgré les "mesures d'auto-réduction", que les importateurs japonais avaient adoptées par peur de mesures protectionnistes. En RFA la part des voitures d'exportation japonaises monta de 2 pour cent en 1975 à 3,8 pour cent en 1978, de 10,5 pour cent en 1980 à 12 pour cent en 1981.

De faux arguments dans la discussion sur l'offensive de l'industrie automobile japonaise

La discussion sur les causes et les raisons du succès des exportations d'Extrême-Orient s'enflamma en 1980/81 sur des aspects relativement secondaires. Bas niveau des salaires, productivité individuelle élevée des travailleurs japonais, fausse "politique de management" dans les centrales des firmes, "prix dumping" des producteurs japonais et protection du mar-

Bas niveau des salaires / productivité supérieure ?

Personne ne niera la plus grande exploitation des travailleurs japonais. En comparaison avec la journée de travail moyenne d'un ouvrier ouest-allemand dans la construction de véhicules son collègue japonais travaille de 20 pour cent plus longtemps. L'heure de travail d'un ouvrier automobile est payée, en RFA, 25 DM et au Japon 15 DM, selon les données du *Verbandes der Automobilindustrie (VDA)* (coût patronal par heure de travail). Maintenant cette comparaison avec la RFA d'une part et la manière d'appréhender la réalité en instantanés d'autre part est erronée. Avec raison les firmes japonaises ont attiré l'attention sur le fait que les salaires ouvriers et le niveau social dans la branche automobile japonaise peuvent être tout à fait comparés à ceux de la France ou de la Grande-Bretagne. Plus important : les coûts salariaux au Japon ont augmenté plus vite durant les dix dernières années que dans n'importe quel autre pays impérialiste. En fait, ils se situent en 1979 à 200 pour cent du niveau de 1970, en RFA par contre ils se situent seulement à 125 pour cent. Une argumentation se fondant uniquement sur les coûts salariaux devrait être formulée comme suit : la capacité de concurrence de la branche automobile japonaise par rapport à 1970 a considérablement **diminué**. Ceci est encore souligné par le fait que la part des coûts salariaux dans le total des coûts au sein de la branche automobile a régressé de façon importante durant les dix dernières années et on profite donc beaucoup moins d'un bas niveau des salaires aujourd'hui que par exemple en 1970.

Fausse politique de gestion ?

Dans cet argument aussi il y a un grain de vérité - tout au moins en ce qui concerne les entreprises nord-américaines. Celles-ci ont trop longtemps conservé les

De nouvelles technologies comme base d'une productivité accrue

L'explication **décisive** pour la marche triomphale des firmes automobiles japonaises se trouve là où elle se trouvait déjà pour les chantiers navals, pour la production d'acier, pour la branche des appareils photographiques et de la haute-fidélité : dans l'**intensité du capital** beaucoup plus importante, dans l'application beaucoup plus importante de la **toute nouvelle technologie** et, en partie, d'une avance technologique propre à l'industrie japonaise en comparaison avec ses concurrents en Amérique du Nord et en Europe de l'Ouest.

Ceci vaut globalement : pendant que la productivité de l'économie japonaise s'est accrue en moyenne de 7,9 pour cent de 1970 à 1973 et de 3,4 pour cent de 1974 à 1979, en RFA elle ne s'est accrue que de 4,1 pour cent et de 3,1 pour cent et aux USA de 1,4 pour cent et de 0,1 pour cent (*Handelsblatt*, 28 février 1980).

Ceci vaut en particulier pour l'industrie automobile : si en 1977 chaque ouvrier de Toyota a produit statistiquement 51,3 voitures, chez Volkswagen un ouvrier n'en produit que 12,3 et chez General Motors seulement 9,6. Même si on y ajoute la moins grande finition au Japon — d'où le plus grand rôle des firmes de sous-traitance —, il reste une différence de 30 à 50 pour cent de moins de travail, respectivement plus de capital dans l'industrie automobile japonaise.

Ce qui au sein des firmes ouest-européennes n'en est encore qu'au stade des essais ou qui n'est appliqué que pour des parties de la finition, est depuis la fin des années 1970 une donnée courante pour beaucoup de grandes entreprises japonaises : l'introduction massive de la technologie la plus moderne, de processus de production dirigée par ordinateurs, l'utilisation massive de robots pour le soudage, le montage des roues, les tests automatiques, etc... "*Dans l'entreprise Mitsubishi-Shiga 124 hommes (pompiers et plombiers inclus) construisent 300 000 moteurs par an. Chez nous on a besoin pour cela de 2 000 hommes. Il nous reste une consolation : quelques robots, qui construisent des machines à la place des hommes, portent l'inscription 'Made in Germany'.*" (*Bild*, 21 juillet 1980.)

Prenons en comparaison la firme automobile européenne, qui en 1980/81 a travaillé au sein de la CEE avec la technologie la plus avancée : **Volkswagen**. Elle utilise, au début de 1981, la moitié des 700 robots en fonction dans toute la branche automobile ouest-allemande. La part du travail des robots aux installations et aux travaux mécaniques se situe à ce moment à 10 pour cent; à moyen terme on escompte 40 pour cent (4). Cependant la "profondeur de la finition" surtout est bien moins grande chez les firmes automobiles japonaises que chez les européennes. L'industrie d'appoint, la sous-traitance, joue donc un rôle beaucoup plus important au Japon. Elle prend à son compte aussi beaucoup plus de tra-

vaux préparatoires (5). Ceci se combine de nouveau avec deux avantages, qui déterminent seulement **ensemble** la pleine avance de productivité de l'impérialisme japonais. Tout d'abord, il y a une industrie d'appoint fonctionnant avec une très grande intensité du travail. Elle joue pour l'économie générale et pour la branche automobile un rôle beaucoup plus important qu'en Europe de l'Ouest ou en Amérique du Nord. Ensuite les grandes firmes hautement concentrées travaillant avec la technologie la plus moderne et spécialisées dans les exportations. Dans le premier cas, il s'agit d'un avantage de productivité par la plus grande exploitation de la force de travail humaine et d'un taux de profit plus bas des entreprises moyennes. Dans le second cas, il s'agit d'une productivité plus élevée comme conséquence de l'application d'une technologie des plus modernes.

Si on prend cela en compte, la différence dans le degré d'automatisation ne se situe pas entre 96 pour cent de travail robotisé chez Nissan et 10 pour cent chez Volkswagen, donc de 10 à 1, mais seulement à 2 contre 1 (si on calcule pour l'ensemble de la firme en incluant les industries d'appoint). Néanmoins un tel rapport est écrasant et se manifeste pleinement dans la capacité de concurrence internationale. Et ce rapport correspond aux chiffres que nous avons donnés pour les prix automobiles (au Japon) en comparaison avec ceux de la CEE et des Etats-Unis sur leurs marchés autochtones, c'est-à-dire : 1 à 2 (6).

La nouvelle crise de l'industrie automobile internationale 1979/80/81

La nouvelle crise de l'industrie automobile débuta fin 1979. Comme d'habitude : chez le concurrent le plus faible, la branche nord-américaine et, surtout, à nouveau la firme Chrysler. Elle passa en 1980 aux producteurs de la CEE et ici à nouveau surtout aux firmes structurellement les plus faibles comme British Leyland, FIAT et Peugeot/Citroën/Talbot. En 1981, elle se rabat aussi sur l'industrie automobile japonaise, mais de façon moins massive que chez les concurrents. En général, l'année 1980 a vu un recul absolu de la production automobile mondiale d'environ 10 pour cent, malgré les records d'exportation et les accroissements de production japonais.

De même que pour la récession généralisée de 1980/81, les deux facteurs essentiels pour la nouvelle crise dans l'automobile — dans la mesure où il s'agit de facteurs **conjuncturels** — se situent dans :

1. la création d'**immenses capacités excédentaires** qui, en dernière analyse, sont le résultat de l'anarchie de la production et des investissements de la production capitaliste;
2. un **recul du pouvoir d'achat des masses**, qui en dernière analyse est le résultat de la politique "de stabilité" poursuivie au niveau international et de la nouvelle récession internationale.

Les voitures particulières, qui font la

part du lion dans la construction automobile, sont des **biens de consommation durables**. Depuis qu'elles sont devenues un produit de masse et non plus un produit de luxe, elles sont liées à la capacité d'achat des masses salariées. Depuis l'apparition plus aiguë des crises dans les pays impérialistes, résultat en dernière analyse de la baisse du taux de profit, la politique patronale et la politique économique des Etats bourgeois se concentrent sur un facteur avant tout, celui qui, dans les coûts, peut être influencé plus sérieusement avec des moyens économiques : les **coûts salariaux doivent baisser** et donc monter moins vite que la productivité. Ceci vaut surtout depuis le milieu des années 1970, depuis que la politique économique bourgeoise a en plus déclaré que "l'inflation est l'ennemi public numéro un" et qu'elle accepte consciemment le chômage croissant.

C'est ainsi que naquit, dans cette nouvelle récession généralisée, la combinaison intéressante de profits patronaux encore relativement élevés et d'un pouvoir de consommation en retard par rapport aux capacités et à la production. Cette combinaison, en dernière analyse, déclenche la crise. Seulement, au cours même de la crise, intervient la chute des taux de profit relativement élevés, à cause des **capacités excédentaires**. La branche automobile est ici aussi typique pour le déroulement général de la conjoncture internationale.

Au cours des années 1978/79, au moment où la nouvelle récession ne faisait que s'esquisser, toutes les grandes firmes automobiles du monde lancèrent de gigantesques programmes d'investissements. La relance automobile des années précédentes (1976-78) pouvait encore être largement maîtrisée en utilisant au maximum des capacités non-utilisées pendant la crise de la branche en 1973/74. Quand cette capacité maximum fut entièrement utilisée et que la relance conduisit à de gigantesques profits accumulés, l'anarchie des investissements débuta.

En Europe, les firmes automobiles mettaient au point des programmes d'investissements qui se situèrent avec un volume de 40 milliards de DM pour 1979-83 et de 12 milliards de DM pour les seules années 1979/80.

En gros, ces plans durent se réaliser. La grave crise de l'industrie automobile

4. D'après : *Handelsblatt* du 14/15 mars 1981.

5. Dans les firmes japonaises seulement 30-40 pour cent de la production globale est fournie dans les usines principales; ce qui signifie que l'industrie d'appoint fournit plus que la moitié du produit final. Dans les firmes automobiles ouest-européennes la part de l'industrie d'appoint devrait se trouver à 40 pour cent en moyenne; donc la part de la production dans les centres de production des firmes est de 50-60 pour cent.

6. Un autre chiffre concernant la "brèche technologique" qui sépare les firmes automobiles japonaises des firmes ouest-européennes est l'**âge des machines**. Alors que 60 pour cent des installations de finition japonaises ont moins de 10 ans, en R.F.A. ce chiffre se situe à 40 pour cent. D'après : *Handelsblatt* du 14/15 mars 1981.

de 1980/81 n'y a changé que peu de choses. C'est seulement la **motivation** pour ces programmes qui a changé. Ils s'effectuaient, en 1978/79, sur la vague du "boom" automobile, pour la lutte pour des parts de marché **supplémentaires** et sur la base de profits et de liquidités élevés. En 1980/81, ils s'effectuent pour la **lutte pour la survie** sur le marché. Seules pourront subsister sans béquilles dans les années 1980, les firmes automobiles qui réussiront dans cette crise à diminuer massivement la part de travail vivant par unité produite et à introduire en même temps la technologie la plus moderne.

En conséquence les programmes d'investissement ne sont pas remis pendant la crise et dans certains cas ils sont même accrus. Le **tableau 5** donne un aperçu de la force des différentes firmes et de leurs intentions d'investir dans les prochaines années.

Tout d'abord, on remarque, par ces données, le rôle prépondérant, aujourd'hui comme hier, du plus grand producteur mondial, **General Motors**. Il demeure toujours incontestablement en tête. L'année 1980 n'a amené que peu de changement (**Ford** tombe à la troisième place, alors que **Toyota** s'arroge la seconde). Surtout pour les investissements, la **General Motors** planifie en ordres de grandeur qui ne peuvent être atteints, même en partie, par ses concurrents.

Tous les investissements prévus pour la première moitié des années 1980 se situent à un niveau qui dépasse de 50 à 100 pour cent ceux de la seconde moitié des années 1970. Même par rapport aux années 1978/79, on constate des taux d'accroissement importants. En tout, les firmes automobiles envisagent pour les années 1981-1985 des investissements de l'ordre de 120 à 130 milliards de dollars (environ 300 milliards de DM). Dont 75 milliards de dollars pour les seules firmes nord-américaines; 35 milliards de dollars d'investissements pour les concurrents européens; 11 à 15 milliards de dollars pour les concurrents japonais, qui disposent déjà des installations les plus modernes et qui veulent ainsi investir pour une modernisation accrue (7).

Le financement de ces investissements gigantesques n'est nullement garanti. La plus grande partie doit être trouvée par crédits. Le **tableau 6** montre le déclin de la production automobile pour les trois grandes firmes américaines et les conséquences pour les profits.

Pour l'ensemble des trois producteurs américains les **pertes** s'élèvent à environ 4 milliards de dollars. Il s'agit là de sommes qui établissent un record aussi bien pour chaque firme respective que pour l'ensemble de la branche. La firme **Chrysler** perd ainsi dans cette crise déjà près de trois milliards de dollars, incluant les pertes de l'année 1979. Elle se meut toujours au bord de la faillite, malgré une aide de l'Etat de 2 milliards

de dollars. Les commandes militaires l'épaulent. Même chez **Ford**, cette perte s'attaque de plus en plus à la substance, surtout en 1981. Seule, la firme **General Motors**, qui jusqu'alors n'avait encore jamais enregistré de pertes dans toute son histoire, peut sans grands problèmes digérer les pertes de 800 millions de dollars en 1980 et espérer une prochaine relance.

Mais les résultats de 1981 risquent encore d'être dans les chiffres rouges.

C'est seulement sous l'angle de ces pertes records qu'on peut apprécier les gigantesques programmes d'investissements mentionnés. Il s'agit littéralement d'investissements qui doivent garantir la survie pure et simple. C'est le cas de **Ford** et surtout de la firme **Chrysler**.

Tableau 5

**Les plus grands producteurs automobiles du monde
— leurs parts du marché (1979)
et leurs projets d'investissement pour 1980 — 1985**

Firmes	Production en 1979	Part de la production mondiale 1979	Investissement en milliards de DM	
			1980	1980-84 par année
General Motors	8.883.000	21,4	env. 15,0	env. 16,0
Ford	5.806.000	13,8	" 8,0	" 8,0
Toyota	3.439.000	8,2	" 3,0	" 4,0 ****
Nissan	2.714.000	6,5		*
Volkswagen	2.567.000	6,0	4,2	" 4,3 **
Peugeot	2.380.000	5,5		
Renault	1.947.000	4,5	" 3,0	
Fiat	1.610.000	3,8	" 1,5	" 1,8
Chrysler	1.429.000	3,4	" 2,0	" 3,5
Toyo Kogyo	971.000	2,3		****
Mitsubishi	939.000	2,2		****
Lada	830.000	2,0		
Honda	802.000	1,9		****
British Leyland	693.000	1,6	0,7	1,0
Daimler Benz	678.000 ***	1,6 ***	1,8	2,0
Isuzu	425.000	1,0		

* : Pour un investissement Nissan en Grande-Bretagne — finition — on annonce un montant de 1,5 milliards de DM pour 1981-1985.

** : Volkswagen of America investira en 1981 300 millions de dollars; Volkswagen of Mexico veut investir en 1981 600 millions de DM.

*** : Ces chiffres qui sont par "unités" trompent sur le rang, car Mercedes se range bien plus haut du point de vue de la valeur dans l'échelle des producteurs de voitures particulières — environ à la hauteur de Renault ou de Peugeot. Les chiffres pour les investissements en 1980 sont pour les voitures particulières et donc comparables.

**** : Pour toutes les firmes japonaises on annonce le chiffre de 22 milliards de DM d'investissements pour les années 1981-1984 (FAZ, 20 novembre 1980). Des chiffres plus récents donnent 12-15 milliards de dollars, donc 26-33 milliards de DM.

Tableau 6

Les trois grands producteurs américains dans la crise

Firmes	Vente US (en millions)		Part du marché US (en pour cent)		Pertes (en milliards de dollars)
	1979	1980	1979	1980	
General Motors	4,92	4,12	46,2	45,6	0,8
Ford	2,14	1,48	20,1	16,5	1,5
Chrysler	0,95	0,66	8,9	7,3	1,7

(D'après : *Wirtschaftswoche*, 30 janvier 1981)

7. D'après : *Commerzbank-Branchenbericht, Weltautomobilindustrie im Umbruch*, 31 août 1981.

Chrysler a dû en 1979/80 vendre tous ses engagements européens et latino-américains (8). Elle a vendu son entreprise de ventes, la plus grande partie de ses propriétés foncières et des gratte-ciel pour réunir les 3,5 milliards de dollars, qui doivent être investis annuellement de 1981 à 1985 si la firme veut encore garder une petite chance de survie comme producteur automobile indépendant (ou même pour assurer un prix un peu acceptable en cas de vente à une autre multinationale). En même temps, les ouvriers de Chrysler — "représentés" par leur syndicat UAW — renoncent à leur salaire réel. Les directions syndicales acceptent, sans rechigner, le démontage massif des postes de travail. L'absurde est que les 465 millions de dollars par an (c'est-à-dire plus d'un milliard pour la crise présente), auxquels les travailleurs de Chrysler ont renoncé "volontairement" ne servent nullement à garantir l'emploi, alors que la promesse de l'emploi a servi à faire avaler la couleuvre aux travailleurs.

l'industrie automobile internationale et ses fournisseurs. Ce processus continuera ! La vague de licenciements de 1979-81 sera suivie d'autres. C'est le résultat de la combinaison de deux facteurs — qui font également l'importance particulière de la crise de cette branche : premièrement la crise **conjoncturelle** de cette branche, deuxièmement sa crise **structurelle**.

En 1979-81 environ 1,2 million d'emplois ont été supprimés dans l'**industrie automobile américaine**. Les plans initiaux prévoyaient des emplois nouveaux dans le cadre des investissements gigantesques pour 1982. A la fin de 1981 ceci est loin d'être certain. Début novembre 1981, les cinq producteurs nord-américains (General Motors, Ford, Chrysler, American Motors et Volkswagen of America) ont renvoyé pour une durée indéterminée encore 175 245 ouvriers; General Motors a dû réduire la production des nouvelles voitures moyennes ("X-car" et "J-car"); Volkswagen of America ferma d'abord pour trois semaines en novembre 1981

En **Italie** chez **FIAT** on a mis au chômage technique, en 1979/80, environ 25 000 ouvriers. Fin 1980 les travailleurs combattifs de FIAT ont dû subir une défaite grave. Mais le recul de fin 1980 ne fut pas payant. En été 1981 FIAT a appliqué une pause forcée d'un mois dans le secteur automobile; en octobre 1981 une nouvelle pause forcée de 22 jours a été appliquée pour 75 000 salariés. En tout, pour 1982/83 environ 15 000 des 180 000 emplois chez FIAT sont menacés.

Ford-Grande-Bretagne veut licencier jusqu'en 1984 40 pour cent des travailleurs, environ 30 000 salariés. **Talbot** (jadis Chrysler/Simca/Sunbeam; maintenant Peugeot/Citroën) ferme son usine à Linwood/Grande-Bretagne (5 000 salariés). **Renault** menace de fermer son usine en **Belgique**, s'il n'y a pas des limites drastiques aux importations japonaises. **Ford/Belgique** voulait fermer en 1981. Une occupation d'usine l'en empêcha, pour l'instant (1 300 salariés).

En **République fédérale allemande**,



Au contraire, ce "renoncement" sur le plan salarial fournit simplement à Chrysler les capitaux nécessaires pour un éventuel acheteur. Ou les capitaux nécessaires à de **nouvelles rationalisations, à d'autres licenciements, à d'autres mesures d'intensification du travail**.

La crise de l'industrie automobile, comme celle de l'industrie métallurgique, est à bien des égards caractéristique de la crise du "capitalisme tardif". Ceci vaut autant pour l'analyse de la situation actuelle que pour les perspectives : les conséquences pour le capitalisme tardif des années 80 peuvent être concrétisées au niveau d'une branche.

Une vague de licenciements suivra l'autre

Nous avons mentionné, plus haut, le chiffre de 1,5 million de licenciés dans

son usine en Pennsylvanie et pendant un temps aussi son usine de montage à Stanton.

En **Grande-Bretagne** à **British Leyland**, de 1977 à 1981, c'est-à-dire depuis le début de la nouvelle crise de la firme, on a supprimé 72 000 emplois et fermé vingt usines. Fin 1981 la direction autour de Sir Michael Edwards menaça les ouvriers de Leyland : soit ils acceptaient une convention salariale de 3,8 pour cent, qui revient à une perte de salaire réel d'environ 10 pour cent, soit l'entreprise fermait ses portes pour toujours. Les travailleurs, au vu de ce chantage, ont été forcés à la capitulation. Néanmoins la menace de fermeture ou la vente à un des concurrents japonais (Honda ou Nissan) ne sont pas encore écartées, ce qui signifie qu'un autre demi-million d'emplois est menacé (175 000 à Leyland et 350 000 chez les fournisseurs).

Ford et **Opel** ont déjà supprimé 12 000 emplois en 1980/81. Après des périodes de chômage partiel chez VW/Audi et Volkswagen en 1980/81, la suppression d'emplois est également à l'ordre du jour pour 1982.

La situation en Allemagne même est cependant trompeuse pour **Volkswagen**. Elle peut y faire semblant de ne pas être concernée par la crise, parce qu'on dégraisse fortement à l'étranger : **Volkswagen do Brasil**, jusqu'à récemment la perle de la multinationale Volkswagen, a réduit le personnel entre octobre 1980

8. Les engagements européens de Chrysler (Chrysler Europe) sont passés à Peugeot (Citroën) et y sont vendus sous la nouvelle marque Talbot, les entreprises latino-américaines de Chrysler sont pour la plupart passées à Volkswagen.

et avril 1981 de 11 500 ouvriers ou de 25 pour cent (de 47 000 salariés à 37 500). A partir du 3 août 1981, la direction a essayé d'aboutir, de fait, à des licenciements, en proposant des primes de départ (trois salaires mensuels). Jusqu'à la fin 1981 il y aura encore une diminution de 5 000 emplois, ce qui fait une diminution de 40 pour cent pendant une seule année. Ceci correspond exactement à la diminution de la vente de Volkswagen du Brésil. Ce qui signifie à son tour qu'avec des investissements de rationalisation cette partie de Volkswagen peut à nouveau augmenter sa production, sans procéder à la création de nouveaux emplois. Il est même possible que de nouveaux licenciements interviennent. Au Brésil, même la firme **Mercedes-Benz**, qui jusqu'à la fin de 1981 n'a pas été touchée par la crise de la branche à cause de sa production centrée sur les camions, a procédé à des licenciements massifs : 6 000 salariés sur 20 000 ont perdu leur emploi en 1981.

Or il s'agit ici des conséquences d'une crise conjoncturelle et donc de la pointe de l'iceberg. Les nouvelles technologies décrites, une fois généralisées, vont encore accentuer ce processus de réduction du travail vivant dans la branche automobile.

Si les producteurs nord-américains et ouest-européens veulent atteindre le niveau technologique des producteurs automobiles japonais — et ils le **doivent** faute de leur déclin —, cela implique de nouveaux licenciements pour les années 1980, d'un ordre de grandeur semblable à celui de la crise de 1979-1981, même si on assiste à un nouvel accroissement de la production automobile.

L'industrie automobile américaine est un exemple flagrant : d'après des estimations du gouvernement américain, la vente de voitures peut être accrue de 6,6 millions en 1980 à 9 millions en 1982 (voitures particulières / combi). Un chiffre qu'on peut parfaitement mettre en doute. Mais même un tel accroissement de la production — d'après la même étude du gouvernement américain — ne conduirait pas à la création de nouveaux emplois. Il sera atteint grâce à la technologie la plus moderne en utilisant de la main-d'œuvre existante, c'est-à-dire **massivement réduite**. Ce qui reviendrait à une augmentation de 40 pour cent de la production sans aucune embauche et ce sur une période de deux ans !

Même des usines et des firmes chez lesquelles au début de 1981 il semblait impossible de devoir licencier — surtout les firmes japonaises et les usines de Volkswagen en Allemagne même — peuvent être rapidement touchées par une vague de licenciements. Il faut rappeler la grave crise qui, en 1975, a touché la firme japonaise **Toyo Kogyo** (Mazda), second producteur automobile japonais. A l'époque on a licencié en deux ans 3 500 ou 10 pour cent des ouvriers de Toyo. La firme plaça un ouvrier de montage sur deux au service des ventes; dans un délai très bref la firme avait 300 milliards de Yen de dettes et la faillite la guettait. Il en fut autrement : le géant financier

Sumitomo et le grand groupe C. Itoh comblèrent le trou à l'aide de massives doses financières. Depuis, ils exercent une influence importante sur la politique de la firme. De même les autres firmes automobiles japonaises sont étroitement liées, en règle générale, aux grands instituts bancaires et assurances. Toyo Kogyo a vécu, dans le cadre de la montée générale de la branche en 1976, un *boom* particulièrement massif. C'était une conséquence de la "crise d'épuration" de 1975, avec licenciements massifs et introduction de la toute nouvelle technologie. Même en 1979, après de nouvelles augmentations de la production, seulement 27 000 salariés travaillaient dans les usines japonaises de Toyo Kogyo. En 1975 il y en avait 33 200 !

Le tableau général qui se dégage est sans équivoque : de même que la vague de licenciements de 1973-75 fut suivie d'une nouvelle vague en 1979-81, les années 1980 verront des licenciements massifs dans la branche automobile internationale. Même un "boom" ne mènera probablement pas à de nouvelles embauches. Au contraire, l'introduction d'une technologie des plus modernes fait craindre une nouvelle réduction massive de l'emploi — si le temps de travail et l'intensité du travail restent constants.

Une exacerbation de la concurrence

En cette période de crise, l'avance technologique des trusts automobiles japonais prend une importance beaucoup plus grande que dans les précédentes phases d'expansion. Elle se manifeste jusque sur le marché ouest-allemand. Depuis le début de la crise, la part des voitures japonaises sur le total des immatriculations nouvelles a doublé en R.F.A. Or, la part de l'ensemble des voitures d'importation est restée stable. En d'autres termes, la percée des voitures japonaises en Allemagne fédérale s'est traduite par un recul des véhicules provenant d'autres pays, notamment d'Italie et de France. Les trusts japonais ont en outre été les seuls à avoir accru leurs capacités de production en 1980; pour l'ensemble de l'année 1981, leurs exportations ont progressé une fois encore (9), malgré un ralentissement, voire un tassement des ventes à l'étranger à compter du second semestre 1981. En effet, ces trusts restent tout de même soumis aux lois de la crise du capitalisme.

Les Etats-Unis ont amené ces groupes japonais, par des pressions de caractère protectionniste, à adopter une politique dite "d'auto-limitation", alors que des barrières protectionnistes existaient depuis longtemps en Grande-Bretagne, en France et en Italie. Le marché ouest-allemand est devenu moins accueillant pour les constructeurs d'Extrême-Orient en 1981 : Toyota et Datsun ont subi des pertes de 10 à 13 pour cent à la fin de 1981. Chez Honda, le recul devrait être encore plus marqué. Ainsi, les chiffres de ventes des trusts automobiles japonais sont-ils légèrement inférieurs en termes

réels aux objectifs fixés par ces groupes au début de l'année.

Nous avons reproduit plus haut les plans d'investissements des grands trusts internationaux. Ils témoignent d'une tendance à une suraccumulation des capacités productives pour la première moitié des années 1980. C'est donc en toute logique que même les constructeurs qui avaient continué à accroître leur production jusqu'en 1980 se sont vus obligés de la réduire à la mi-1981. Renault, qui a enregistré encore une forte expansion en 1980, essentiellement aux dépens du trust PSA (Peugeot-Citroën-Talbot) a fini par subir ses premières baisses de ventes au début de 1981. La firme Toyota elle-même a envisagé un recul de sa production à l'échelle internationale, et ce pour la première fois depuis le début de la crise de l'automobile (10).



9. En février 1981, les constructeurs japonais ont établi encore un nouveau record en exportant quelque 530 452 véhicules. Ce chiffre représente quelque 2,68 milliards de dollars américains et une progression de 31,2 pour cent par rapport à la période correspondante de l'année précédente. Les plus fortes augmentations de ventes ont été enregistrées dans le Sud-Est asiatique, en Afrique et en Amérique latine (source : *Handelsblatt*, 30 mars et 10 septembre 1981).

10. En février 1981, ces pertes étaient de 22 pour cent pour l'ensemble de la production automobile française; en ce qui concerne les nouvelles immatriculations, le recul a été de 32 pour cent pour Peugeot-Talbot, de 27 pour cent pour Citroën et de 17 pour cent pour Renault (source : *Neue Zürcher Zeitung*, 1er avril 1981).

A cette suraccumulation de capacités productives vient s'ajouter l'émergence de nouveaux constructeurs qui commencent à s'implanter sur le marché mondial. Ils y parviennent en fait pour une part par le biais de pratiques de dumping (notamment pour ce qui est des importations en provenance des pays de l'Europe de l'Est : Lada en URSS, Dacia en Roumanie, Zavasta en Yougoslavie, Fiat-Polski en Pologne, Skoda en Tchécoslovaquie), mais aussi grâce à des prix extrêmement bas résultant de la combinaison d'une technologie ultra-moderne et de salaires dérisoires (comme dans le cas du trust coréen Hyundai) (11). La construction de nouvelles unités de production par les multinationales en-dehors de leur pays d'origine renforce pourtant cette tendance à une suraccumulation formidable de capacités de production. Souvent, ces implantations à l'étranger produisent des effets négatifs sur les résultats de la maison-mère, voire s'y traduisent par des licenciements (12).

L'issue de cette phase de concurrence exacerbée à l'échelle internationale n'est nullement certaine. On peut simplement dire que durant la première moitié des années 1980, la puissance cumulée de l'ensemble des constructeurs sera fortement ébranlée et que ces trusts se livreront en quelque sorte une guerre économique dans laquelle ils ne seront que les représentants des différentes puissances impérialistes.

a) Le gigantesque programme d'investissements des constructeurs américains (portant sur quelque 75 milliards de dollars), notamment celui de General Motors, commencera à produire tous ses effets à compter de 1982/83. C'est la première fois que les trusts américains de ce secteur mettront dans la balance leur énorme puissance financière sur un terrain qu'ils avaient jusqu'ici délaissé au profit de leurs concurrents japonais ou européens, à savoir les voitures de petite et de moyenne tailles. La technologie qu'ils emploieront dans ce domaine ne sera pas en retard sur celle des trusts japonais. Le fait de disposer déjà d'une organisation de leur production à l'échelle mondiale (notamment par la présence de General Motors et de Ford dans la communauté européenne grâce à de puissantes filiales) constituera un atout de taille, en particulier vis-à-vis d'une concurrence japonaise extrêmement vulnérable à toute mesure protectionniste.

En outre, General Motors est sur le point de consolider sa position en Europe occidentale. C'est ainsi qu'une nouvelle usine du groupe est en cours de construction en Autriche (avec une subvention très importante du gouvernement autrichien). Une chaîne de montage doit être également construite à Saragosse (avec un soutien financier équivalent du gouvernement espagnol). De nouvelles entreprises de sous-traitance appartenant au groupe General Motors doivent venir compléter cette offensive du premier constructeur mondial en Grande-Bretagne, en France et en Espagne ainsi que sur d'autres continents.

b) Les grands investissements des trusts de la CEE portant sur quelque 35 milliards de dollars US, notamment ceux de Volkswagen, Renault et FIAT, porteront leurs fruits dans un second temps. Ces groupes pourraient alors profiter d'un double avantage : d'une part, une production de haut niveau technologique et d'autre part l'avance dont ils disposent encore relativement dans le domaine des voitures de petite et de moyenne tailles. Quant à la firme Volkswagen, elle bénéficie de surcroît d'un avantage spécifique : c'est en effet le premier trust international disposant d'unités de production dans les trois centres impérialistes. C'est donc la mieux immunisée contre des mesures de caractère protectionniste. Depuis le milieu des années 1970, Volkswagen construit des véhicules aux Etats-Unis. Une seconde usine y a commencé sa production en 1980. En outre, à la fin 1980 est tombée la nouvelle sensationnelle de l'accord de coopération Volkswagen/Nissan. A partir de 1982, les modèles Passat et Audi du groupe Volkswagen doivent être construits dans une nouvelle usine Nissan avec l'apport de la technologie Volkswagen et des méthodes ultra-modernes de fabrication de Nissan. Qui plus est, des discussions sont en cours quant à un "élargissement de cette coopération". En clair, il est possible de voir des usines Volkswagen construire des véhicules Nissan ou participer à leur construction ou encore que le réseau de concessionnaires Volkswagen assure la distribution de ces véhicules. A cet égard, il est remarquable que les deux trusts considèrent leur coopération comme une réponse au programme d'investissements américains. Dans un premier temps, leur production commune portera sur 4 000 à 5 000 unités par mois (13).

c) La nouvelle offensive des trusts japonais n'interviendra dans toute son ampleur qu'au cours de la première moitié des années 1980. Il ne s'agit pas là prioritairement de l'introduction de technologie de pointe dans la production, même si la généralisation de cette technologie est une perspective. Comme nous l'avons vu dans le cas de l'usine Nissan de Zama, cela peut même consolider l'avance déjà acquise par les groupes japonais en matière de productivité. Voilà l'origine du montant relativement modeste, vis-à-vis de la concurrence internationale, des 15 milliards de dollars environ d'investissements envisagés par ces groupes dans la période 1981-84. En fait, il s'agit d'un processus plus complexe. Les firmes nipponnes ont accru considérablement leurs capacités de production au cours des années 1979-81, et ce bien plus que leurs concurrentes européennes ou américaines ne l'ont fait en 1978/79/80 ou n'ont prévu de le faire pour 1981. Ce gonflement des capacités de production japonaises ne produira tous ses effets qu'à partir de 1982. Dans le cadre de la crise de l'automobile et de la diminution des chances des firmes du Japon de trouver des débouchés pour leur production, cette situation suscitera une très vive concurrence pouvant même se traduire par une

guerre des prix.

Deuxième aspect de l'offensive japonaise, les principaux groupes commencent à installer leurs premières bases en Europe occidentale : cela exacerbera également la concurrence au cours de la première moitié des années 1980; ces bases sont les suivantes :

— l'accord Honda-British-Leyland (qui prévoit la construction sous licence de la Honda "Ballade" rebaptisée pour la circonstance "Triumph Acclaim");

— l'intervention du groupe Nissan dans le groupe italien Alfa Romeo. A partir de 1981, des usines de Naples construiront un petit modèle avec un apport de technologie Alfa Romeo et des méthodes de fabrication de Nissan. La carrosserie de ce véhicule sera directement construite au Japon. Les discussions portent sur 60 000 véhicules par an, dont la majeure partie est destinée au marché européen et sur plus de 300 000 unités semblables que Nissan distribuera sur le marché mondial pratiquement indépendamment d'Alfa Romeo;

— l'implantation d'une usine Nissan en Grande-Bretagne d'une capacité de 200 000 véhicules par an. Cette future usine ne tournera elle aussi à plein régime qu'au plus tôt en 1983. Les investissements prévus pour ce projet doivent s'élever à 2,5 à 3,8 milliards de francs français dont 60 à 80 pour cent seront pris en charge par le gouvernement britannique. En d'autres termes, le cabinet Thatcher poursuit sa politique qui consiste à brader British Leyland, en recourant à des subventions de l'Etat, même si une clause prévoit que Nissan ne construira pas en Grande-Bretagne de véhicules de tourisme susceptibles de concurrencer "directement" British Leyland et fera porter ses efforts sur des voitures de classe moyenne. A la fin 1981, les négociations courent toujours;

— pour ce qui est des projets plus concrets, Nissan envisage également la

11. Hyundai Motor Company de Séoul (Corée du Sud) est la filiale automobile du plus grand trust industriel coréen. La production de véhicules s'effectue en coopération avec Mitsubishi. En 1978, elle ne représentait encore que 100 000 véhicules. La firme coréenne devait porter sa capacité de production à 730 000 unités pour 1982 (source : *Frankfurter Allgemeine Zeitung*, 27 novembre 1978). Ces projets semblent compromis.

12. Alors que de 1973 à 1979, la production automobile enregistrait une contraction aux Etats-Unis, en Grande-Bretagne et en Italie, elle était multipliée par deux en Pologne et progressait de 35 pour cent en URSS. Durant la même période, les nouvelles implantations de multinationales de l'automobile se traduisaient par un accroissement de la production de 59 pour cent au Mexique, de 47 pour cent au Brésil et de 37 pour cent en Espagne.

13. A la fin 1981, la teneur de l'accord de coopération Volkswagen/Nissan reste encore pour une bonne part dans l'ombre. La constitution d'une filiale commune (joint venture) ne serait pas envisagée, la production des modèles Volkswagen ne s'effectuant dans un premier temps que dans des usines appartenant à part entière à Nissan. Toutefois, le communiqué commun faisant expressément état d'une "première étape" dans le processus de collaboration, on pourrait très bien assister à la constitution de filiales communes au Japon et en Europe occidentale.

construction d'une usine à Taiwan (toujours par le biais de la constitution d'une filiale commune). Des discussions relatives au lancement de la construction de véhicules Nissan aux Etats-Unis mêmes sont depuis longtemps en cours; toutefois, les experts de la firme considèrent que seule une grande usine d'une capacité minimum de 300 000 véhicules par an serait rentable (il existe déjà une usine de poids lourds Nissan aux Etats-Unis). Depuis longtemps, Nissan est implantée au Mexique et en Australie grâce à des chaînes de montage. Enfin, une nouvelle prise de participation de Nissan dans la firme Motor Iberica doit permettre au trust nippon de se lancer sur le marché du poids lourd au sein de la CEE;

— on relèvera enfin l'accord de coopération conclu au début de 1981 entre la filiale de **Toyota Daihatsu** et le constructeur italien **Innocenti**.

Avec la mise en place attendue d'unités de production japonaises dans les frontières de la CEE, les firmes d'Extrême-Orient voient s'améliorer leur position vis-à-vis de leurs concurrents. Cela leur permet non seulement d'éliminer leurs coûts en matière de fret (environ 2 500 francs français par véhicule), mais encore des frais de douane (11 pour cent et de nouveau 2 500 francs français pour les petits modèles). Enfin ces voitures ne risquent plus d'être écartées du marché européen par des mesures protectionnistes.

De l'analyse des projets des constructeurs dans les trois centres impérialistes, il ressort une exacerbation très forte de la concurrence à l'échelle internationale dont les trusts japonais continueront pour le moment à être l'élément moteur. Les armes qui ont été employées et qui seront encore renforcées pour contrer l'offensive japonaise par les concurrents moins productifs et les Etats risquent d'approfondir la crise de l'automobile. Cette exacerbation de la concurrence vient étayer nos premières conclusions quant à **une nouvelle vague de licenciements**.

La menace d'une renaissance du protectionnisme

Dans une telle situation, il est également logique que l'on envisage souvent de recourir à **des mesures protectionnistes** et que l'on en ait déjà mis en œuvre un certain nombre. Le marché japonais continue "grosso modo" à être libre. En Europe capitaliste, le marché de l'automobile est déjà protégé de la concurrence japonaise par de puissantes barrières protectionnistes. Les droits de douane généralement pratiqués dans la communauté s'établissent à 11 pour cent pour les véhicules des pays tiers. En Grande-Bretagne, en France et en Italie, les importations japonaises se voient attribuer une part maximum du marché. En France, cette part n'est que de 3 pour cent; en Italie, cette part s'exprime sous forme d'un quota de quelques milliers d'unités par an. En Belgique, où la part des véhicules japonais d'importation représentait jusqu'au début de l'année 1981 quelque

25 pour cent des nouvelles immatriculations, le gouvernement envisage une limitation analogue, si possible dans le cadre du Benelux.

A la fin de l'année 1980, les trusts de la CEE ont pris eux-mêmes leurs affaires en main puisqu'ils ne pouvaient quasiment rien attendre des instances politiques de la Communauté. Ils ont entrepris un pèlerinage à Tokyo pour une conférence avec les dirigeants des groupes japonais. Cette rencontre, qualifiée d'échange de vues, a été un échec eu égard aux objectifs initialement assignés à cette rencontre par les Européens. Il est tout de même sorti un résultat, inattendu, de cette conférence : l'accord de coopération conclu en marge de la réunion entre Volkswagen et Nissan ! La firme de Wolfsburg, premier constructeur de la Communauté, a ainsi brisé le bloc déjà ébranlé des constructeurs européens et a permis, après Alfa Romeo, British Leyland et Innocenti, aux trusts japonais de mener à bien leur politique "diviser pour mieux régner".

Il convient d'attribuer la non-conclusion d'un accord à l'amiable entre constructeurs européens et japonais à l'intervention du **gouvernement américain**. Celui-ci craignait en effet qu'en cas d'accord entre les deux centres impérialistes, le dynamisme des trusts nippons sur le front des exportations ne les porte plus encore vers l'Amérique du Nord. La Maison Blanche a donc agité la menace d'un renforcement massif des mesures protectionnistes américaines. Les véhicules japonais d'importation ont en effet conquis une part de 21,5 pour cent du marché américain en 1980. Les constructeurs américains réclament unanimement depuis la fin de 1980 des mesures protectionnistes et "*le soutien du gouvernement afin de remettre un certain nombre de choses en ordre et de remédier à quelques inégalités fondamentales*". Ces inégalités ne résident toutefois pas dans les facteurs mentionnés par le patron de Ford, Caldwell (le faible niveau des salaires japonais, etc.), mais dans le domaine de la productivité.

Certes, en avril 1981, le gouvernement américain a écarté l'idée d'un contingentement des importations réclamé par les trusts américains. La Maison Blanche a toutefois assorti son discours d'allégeance au libre échange de nombreuses menaces à l'adresse de la concurrence japonaise, afin de l'amener à se fixer "*volontairement*" ses propres limites. Dans le cas contraire, le gouvernement "*ne pourrait empêcher le Congrès de prendre des mesures protectionnistes*" ! En outre, l'exécutif américain a décidé en même temps d'abroger pour les constructeurs américains une série de normes de gestion et de sécurité. Cette mesure s'est traduite par un allègement de 1,4 milliard de dollars des coûts de ces trusts. Elle devrait permettre aux acheteurs de véhicules américains d'économiser quelque 9,3 milliards de dollars au cours des cinq prochaines années.

Le gouvernement américain revient ici encore en-deçà de son propre programme

élaboré sous la présidence de Jimmy Carter. Il devait permettre de **contraindre** les constructeurs américains par des mesures de ce type à mettre au point des véhicules concurrentiels (c'est-à-dire de taille moyenne, et de faible consommation d'essence) et à adopter une technologie de pointe.

Pour l'année 1981, le nombre des véhicules (tourisme et semi-utilitaires — combi) japonais devant entrer aux Etats-Unis a été ramené à 1,68 million d'unités contre 1,89 pour l'année précédente. Cette limite sera manifestement respectée, d'autant plus que les fluctuations de change et les augmentations de prix le permettent. Ainsi pourrait être préservée, voire légèrement accrue, la part japonaise sur le marché automobile américain et ce, en raison du recul général des ventes aux Etats-Unis.

Les mesures protectionnistes dont nous avons pu observer l'ampleur dans le secteur de l'automobile et le renforcement général dans l'économie impérialiste mondiale constituent en dernière analyse **un double facteur d'aggravation de la crise** :

a) Elles mettent en péril les échanges internationaux. Ce n'est pas tant la défense d'un idéal quelconque qui anime les thuriféraires du libre échange à l'échelle mondiale que la crainte ressentie surtout par les puissants trusts compétitifs et leurs gouvernements, de voir ces mesures protectionnistes saper le commerce mondial, voire se traduire par un effondrement du marché mondial, et risquer de provoquer, à l'échelle internationale, une crise généralisée ou à tout le moins une crise de grande ampleur dans le secteur de l'automobile. Cette crainte hante particulièrement les milieux de l'automobile, car l'existence de tous les trusts européens et surtout japonais dépend de ces échanges internationaux (**tableau 7**).

Dans des pays impérialistes aussi importants que le Japon, la France et la R.F.A., la dépendance du secteur automobile à l'égard de ses exportations est deux à trois fois plus forte que celle de l'économie globale de chacun de ces trois pays. Si l'on y ajoute ce que nous avons mis en évidence au début de cet article, à savoir le poids structurel qu'occupe l'automobile dans ces pays, on se représente mieux l'ampleur du danger que constituent des mesures protectionnistes dans ce secteur.

b) Ces mesures protectionnistes perpétuent directement les écarts de productivité entre les différents trusts ou les différents pays constructeurs. Les barrières douanières, les contingentements d'importations et les subventions éliminent ou atténuent la concurrence. Par là-même elles réduisent la nécessité de recourir à des techniques de pointe ou d'accroître de manière générale la productivité. Il en résulte un maintien artificiel de structures industrielles dépassées. Cela ne veut pas dire comme on l'admet ou on l'affirme dans certains milieux syndicaux que ces mesures permettent de maintenir des emplois. Les exemples de British

Tableau 7

**Part des exportations de l'industrie automobile
des principaux pays constructeurs pour la période 1973-1978
en pour cent de la production totale et pour 1980**

	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1980
Japon	32	44	40	51	54	51	56,1
France	50	52	53	50	52	51	52,1
R.F.A.	59	60	51	52	51	49	53,2
Italie	36	42	49	47	45	42	35,4
G.B.	34	37	41	37	43	38	37,4
U.S.A.	0,7	1,3	1,8	1,7	1,7	1,7	8,8

Source : note 14

Leyland et de Chrysler en témoignent. Malgré une subvention de 2 milliards de dollars allouée à Chrysler, l'emploi y a été réduit de moitié environ en trois ans. Chez British Leyland, les projets gouvernementaux prévoient le licenciement de quelque 80 000 personnes jusqu'en 1982, soit en l'espace de quatre ans et ce, malgré des subventions analogues, malgré la nationalisation de ce trust et malgré, enfin, d'importantes mesures protectionnistes en Grande-Bretagne. Dans le cas de ces deux groupes, on ne saurait toujours pas écarter la menace d'une faillite en dépit des mesures de sauvetage.

**La faillite de certains trusts
ou
des grandes fusions
sont à l'ordre du jour**

Dans les années 1950 et 1960 qui virent la production automobile passer à une échelle de masse au niveau international, on a assisté à une première vague de concentration du capital. La loi des grands nombres commençait en effet à s'imposer, étant seule capable d'apporter à l'homme (et de plus en plus à la femme) ce bien de consommation durable qu'est l'automobile à un prix abordable pour la masse des salariés. C'est à cette époque qu'en R.F.A. des firmes comme **Glass und Borgward** firent faillite ou furent rachetées par Volkswagen comme **D.K.W./Autounion**. En France, **Simca** jeta l'éponge (et fut rachetée par Chrysler); en Grande-Bretagne, pratiquement toutes les firmes privées capitulèrent (**Morris, Austin, Jaguar, Rover, Leyland**). Elles furent réunies dans un premier temps au sein de **B.M.C.**, puis dans le cadre du trust nationalisé **British Leyland**.

A la fin des années 1970 ou au début des années 1980, il ne reste que quelque dix, voire douze trusts automobiles opérant à l'échelle internationale et se partageant le marché mondial.

On peut fixer de manière réaliste le seuil minimum de la production automobile de masse à un million d'unités par an. Les firmes dont la production est inférieure à ce chiffre ne sont plus compétitives. En d'autres termes, elles ne peuvent être maintenues que par des mesures artificielles ou elles doivent avoir une produc-

tion très spécialisée pour s'insérer dans un créneau bien défini du marché (par exemple les voitures de luxe produites par **B.M.W.**, **Volvo** ou **Daimler Benz**).

La situation actuelle ne va pas se stabiliser. Avec l'introduction de techniques de pointe, le seuil minimum de production se trouvera de nouveau relevé. Sous l'effet de l'exacerbation de la concurrence, mais aussi de la crise généralisée du capitalisme du troisième âge, maintenir des canards boiteux par des subventions deviendra un luxe ! On assistera donc dans les années 1980, à une nouvelle vague de faillites, de fusions de sociétés, de négociations assimilables à des pratiques de cartels, et d'accords de coopération. Manifestement, les relations prédominantes de cette période restent de type multi- ou transnational. Toutefois, il nous paraît préférable de passer en revue les différents Etats et les différentes régions impérialistes. Selon notre analyse générale en effet, les intérêts et réactions nationalistes revêtent précisément une grande importance dans le cadre de la crise actuelle.

L'Amérique du Nord

La place de premier constructeur mondial n'est toujours pas contestée à **General Motors** et ce, d'autant plus avec la mise en oeuvre de son gigantesque programme d'investissements. Toutefois, depuis la fin de 1981, ce géant semble lui aussi subir les coups de la crise de l'automobile. Ainsi, en novembre 1980, il a dû se porter emprunteur sur le marché financier, malgré le niveau élevé du loyer de l'argent, afin de garantir l'avenir de son programme d'investissements. Deuxième constructeur mondial, **Ford** a cependant été gravement touché par la crise; les comptes du groupe sont largement dans le rouge et il tente, comme l'a fait auparavant Chrysler avec ses filiales européennes, d'endiguer le déclin de la société-mère par des transferts de capitaux de ses filiales à l'étranger et en réduisant les investissements desdites filiales, notamment en Grande-Bretagne et en Allemagne. Enfin l'avenir de Ford dépend dans une certaine mesure de l'issue de la crise de **Chrysler**. Le troisième constructeur américain ne peut d'ailleurs guère espérer se maintenir en tant que groupe indépen-

dant. Les solutions possibles passent soit par une fusion à l'échelle nationale avec Ford ou General Motors, soit par un rachat par des trusts japonais ou européens.

Les trois géants américains de l'automobile se livrent depuis le second semestre de 1981 à une guerre sans merci sur le front des prix pour limiter la baisse de leurs ventes. Il paraît inévitable que l'un des trois grands constructeurs des Etats-Unis soit victime de cette guerre. Cette disparition n'empêchera cependant pas la mêlée de continuer sur ce marché (où l'on trouve en outre Volkswagen of America et le groupe American Motors associé à Renault) et d'y réduire l'espace vital.

L'Europe occidentale

En Europe occidentale, la position de **Volkswagen** en tant que plus puissant trust international de l'automobile reste assurée. Le groupe Renault, devenu premier constructeur français, semble également devoir survivre aux années 1980; cet élément d'analyse est intéressant à deux titres :

— premièrement, ces deux trusts de la CEE un tant soit peu stables sont soit à participation majoritaire de l'Etat (**Volkswagen**), soit détenus à part entière par celui-ci (**Renault**);

— deuxièmement, ce sont les deux plus puissants Etats de la CEE qui se trouvent derrière ces deux trusts.

Par-delà Renault et Volkswagen, on est en droit de s'interroger sur les groupes suivants qui existent dans les pays impérialistes européens. Le troisième groupe de la CEE, **Peugeot**, trust privé, éprouve d'importantes difficultés structurelles : déjà l'absorption de Citroën dans les années 1960 lui avait posé des problèmes. Lorsque le groupe Peugeot s'est emparé en 1979, dans la foulée du précédent boom de l'automobile, de Chrysler Europe sans tenir compte des avertissements, il avait visiblement présumé de ses capacités : réunir en un même groupe trois firmes possédant une gamme de modèles comparables tenait de la gageure et ce, d'autant plus à la lumière de la nouvelle crise économique. En 1980, Peugeot devait en effet enregistrer un recul de 30 pour cent de sa production et quelque 2 milliards de francs français de pertes. Le groupe compte poursuivre son "processus de restructuration interne", synonyme d'une nouvelle vague de licenciements massifs. D'autre part, Peugeot continue sa chasse au mariage, notamment à l'étranger. Jusqu'ici, la firme de Sochaux a lorgné sur FIAT et Chrysler, groupe avec lequel Peugeot risque de "se payer" de nouveau les difficultés rencontrées avec Talbot.

Le groupe **FIAT** qui comprend les véhicules de tourisme **Lancia** et **Autobianchi** ainsi que les poids lourds **Iveco** (avec leur nouvelle acquisition en R.F.A., **Magirus Deutz**) a subi un important fléchissement. Ce recul a cependant été "effacé" à la suite d'un conflit qui s'est soldé par une lourde défaite des travailleurs et des licenciements massifs. La direction du trust a utilisé ce répit pour pré-

parer, tout d'abord, une nouvelle restructuration interne du groupe et, ensuite, pour éprouver les possibilités de nouvelles relations avec d'autres constructeurs. Il est grand temps ! Jusqu'en 1981, le marché italien était au sein de la CEE le plus protégé contre les importations de véhicules. En cas de persistance de la crise ou déclenchement d'une nouvelle crise, on se trouverait placé devant le dilemme suivant : soit les constructeurs italiens seraient contraints d'assouplir les restrictions imposées aux importations japonaises, soit la CEE devrait généraliser les mesures protectionnistes italiennes à l'ensemble de la Communauté. Ceci exacerberait la concurrence intra-communautaire et remettrait en question les positions acquises par FIAT sur le marché italien (51 pour cent du marché italien en 1981, contre 12,8 pour cent seulement du marché communautaire). Toutefois, même la plus violente action concertée des trusts concurrents ne peut faire plus qu'ébranler FIAT. La firme de Turin produit en effet des voitures... **parmi d'autres choses !** Avec Mitsubishi, il s'agit du constructeur qui présente la production la plus diversifiée, ce qui n'est pas sans importance pour pouvoir survivre à la crise structurelle de l'automobile.

Deux autres constructeurs de la Vieille Europe, tous deux sous contrôle de l'Etat, devraient bientôt disparaître : **British Leyland** en Grande-Bretagne et **Alfa Romeo** en Italie. Il a fallu en effet injecter l'équivalent de 17,7 milliards de francs français de subventions de l'Etat

dans British Leyland entre 1975 et 1981 inclus. Au début de 1981, il a été décidé d'y ajouter l'équivalent de 12,65 milliards de francs français pour l'année 1982. La différence entre le gouvernement travailliste qui a accordé la première subvention et le gouvernement conservateur qui a "consenti" la seconde, est qu'il s'agissait pour le premier de permettre la survie d'un trust nationalisé, alors que le cabinet Thatcher entend que la nouvelle aide soit affectée à un assainissement du groupe pour en faciliter la vente. En d'autres termes, les conservateurs veulent faire passer un groupe vieux de dix ans et d'une valeur de 28 milliards de francs français du secteur public au secteur privé. Des candidats à l'acquisition de British Leyland existent certainement même s'ils se font tirer l'oreille pour les mêmes motifs que dans le cas de Chrysler.

Pour ce qui est du groupe nationalisé **Alfa Romeo**, le gouvernement italien doit lui consacrer chaque année l'équivalent de 2 milliards de francs français environ. Aucune solution autonome de la crise d'Alfa Romeo n'est en vue. Une solution à l'échelle nationale par fusion avec FIAT n'ayant pas paru possible, Alfa Romeo et Nissan ont opéré un rapprochement que nous avons évoqué précédemment. Le sort d'Alfa Romeo en tant que groupe indépendant devrait être ainsi réglé. Sous une forme ou sous une autre, ce constructeur devrait passer sous le contrôle d'un de ses concurrents.

Quant au groupe espagnol **SEAT**, il n'est lui non plus plus viable en tant que

constructeur indépendant selon les critères de rentabilité du capitalisme privé. Jusqu'à présent la participation de FIAT au capital de la société était de 45 pour cent. La firme italienne n'était cependant pas disposée à se lancer dans une augmentation du capital pourtant indispensable. A la mi-1981, un accord est intervenu avec le principal actionnaire, l'Etat espagnol, en vertu duquel FIAT cédait ses actions à celui-ci pour une somme symbolique (l'Etat renonçant pour sa part à porter plainte contre le groupe italien pour la rupture de contrat que constitue le refus de s'engager dans une augmentation de capital). SEAT se trouve néanmoins exposée sans défense sous le feu roulant de la concurrence de la CEE. L'Etat espagnol (représenté par l'Instituto Nacional de Industria) n'est pas prêt à éponger tout seul les importantes pertes de SEAT (250 millions de dollars US pour 1980 ! On s'oriente vers des pertes du même ordre pour 1981). SEAT est ainsi proposée à la vente. Les candidats à l'achat, notamment Toyota, marchandent encore, non pas sur le prix qui aura tendance à être dérisoire, mais sur l'importance des **licenciements** qui suivront la reprise du groupe (7 000 licenciements sont jusqu'ici prévus d'ici 1985). L'entrée de l'Espagne dans le marché commun devrait procurer ainsi à Toyota l'implantation dont le groupe japonais a besoin dans la CEE.

Winfried WOLF
novembre 1981



Produits miniers: la grande peur des stratèges occidentaux

Ce qu'était le pétrole au début des années 70 — soit un produit essentiel fourni en petites quantités, dans une conjoncture de demande ascendante et d'accélération des prix —, les métaux stratégiques le deviendront dans les années 80. Et, alors qu'il est possible de fabriquer du fuel synthétique,

la science ne connaît pas de substituts adéquats au chrome, au manganèse, au cobalt ou au titane, pour ne prendre que quelques exemples. Sans eux pourtant, impossible de construire une voiture, un ordi-
nateur, un jet et, encore moins, un missile militaire."

C. JANE

Voilà une prédiction particulièrement intéressante, en elle-même, et qui prend tout son sel si l'on précise qu'elle est tirée de la très sérieuse "Strategics Review", revue trimestrielle américaine — semi-confidentielle, vu son prix — qui s'adresse aussi bien aux politiciens et aux hommes d'affaires qu'aux militaires US.

A la crise pétrolière, explique en substance le Général Alton D. Slay (ancien commandant du "Air Force Systems Command") dans le numéro suivant de la même revue, succèdera inmanquablement une "bataille des métaux" qui pourrait s'avérer plus grave encore que la précédente.

Curieusement, ce pessimisme prospectif tranche sur un autre pessimisme, bien actuel et mieux connu : celui des mineurs. La fermeture des mines, avec son cortège de licenciements, et la crise de la sidérurgie européenne posent des problèmes sociaux autrement plus tangibles.

L'énigme semble soudain absurde : y aurait-il trop, ou trop peu, de ressources minières dans le monde ? S'achemine-t-on vers un épuisement du sous-sol terrestre ? A cette dernière question, les géologues répondent par un "NON" massif. Car il y a très peu de risque "théorique" de pénurie : le sous-sol de très nombreuses régions du monde, que ce soit en Afrique, en Chine ou dans l'Antarctique est encore pratiquement "vierge", inexploré. Et les techniques de prospection se sont notablement améliorées ces dernières années (voir les techniques off shore mises au point à la faveur des hausses des hydrocarbures).

D'où vient donc cette grande peur du monde occidental face à la très hypothétique hypothèse d'un manque en matières premières minérales non énergétiques (c'est-à-dire en excluant le charbon, le pétrole, le gaz ou l'uranium) ? Car il faut préciser que l'inquiétude américaine citée en introduction est largement partagée en Europe. D'autant plus que les américains ne sont pas, loin de là, les plus mal lotis en la matière : ils n'importent que 10 à

15 pour cent des produits miniers qu'ils consomment, contre 75 pour cent pour l'Europe et 90 pour cent pour le Japon.

En Europe même, les cris d'alarme se multiplient : la Communauté européenne appelle à une intensification des investissements miniers (sans avoir d'ailleurs les moyens de peser sur les compagnies minières) et le groupe de travail spécialisé du huitième Plan français titre, sans ambiguïté : "La France est vulnérable, mais elle n'a pas conscience de sa vulnérabilité".

Une analyse sur longue période nous permettra de voir que la production minière stagne, depuis 1973, d'une manière que la crise, à elle seule, ne suffit pas à expliquer. De même, la chute brutale de certains cours ne saurait être justifiée par la simple faiblesse de la demande. La question semblerait d'ailleurs insoluble si l'on ne mettait pas, en parallèle, la volonté des grands groupes industriels de comprimer les prix de leurs approvisionnements en matières premières et la réduction de la production minière mondiale à la production des mines les plus rentables, celles qui présentent la plus forte rente différentielle.

Cette politique à courte vue se trouve accentuée — sur le plan des investissements — par deux phénomènes étroitement imbriqués l'un dans l'autre : sur une longue période, l'intensité capitaliste s'accroît, dans le secteur minier, et le taux de profit diminue au moment où les capitalistes, pris individuellement, hésitent de plus en plus, pour des raisons politiques, à investir dans les mines du Tiers Monde.

Stagnation sans précédent des tonnages produits

De 1973 à 1978, la valeur de la production minière mondiale (y compris les produits énergétiques) a augmenté de 104,6 pour cent, soit une croissance annuelle de l'ordre de 15 pour cent. De 1950 à 1978, elle a été multipliée par 7.

En fait, cette croissance n'est qu'apparente : elle est due, pour l'essentiel, à la

variation — en prix constants — des hydrocarbures.

En effet, la croissance de la production, en tonnes, depuis 1950, est deux fois moins rapide que la croissance de la valeur de la production. Et les produits énergétiques sont les seuls responsables de cette faible augmentation en volume : **les minerais métalliques n'ont, eux, connu aucune croissance de 1973 à 1978.**

Les augmentations en tonnages de la bauxite, de l'argent et du zinc ont été compensées par les diminutions du nickel et de l'or, tandis que la production de minerai de fer restait stable.

Si l'on analyse l'évolution de la production minière en longue période (tous produits confondus, y compris les produits énergétiques) on s'aperçoit que la chute du rythme de croissance enregistré depuis 1974 présente une rupture brutale par rapport aux décennies précédentes. En effet, les croissances annuelles, en volume, ont été :

— De 4 pour cent par an entre 1800 et 1910 (soit une multiplication par 83 au cours de cette période).

— De 2 pour cent par an, entre 1910 et 1950.

— De 5,2 pour cent par an entre 1950 et 1973 (ce taux correspondrait à une multiplication par 150 environ s'il se poursuivait sur un siècle).

— De 1,9 pour cent de 1973 à 1978.

On s'aperçoit que la cassure actuelle est anormalement profonde, plus marquée encore que celle des années 1910 à 1950, pourtant occasionnée par deux guerres mondiales et la grande crise de 29.

Stagnation anormale des prix

Alors qu'à la suite du pétrole les prix des produits miniers énergétiques s'élevaient, les prix des minerais métalliques stagnent, depuis 1974.

Mais on ne saurait, pour autant, expliquer mécaniquement la stagnation des prix par la stagnation des tonnages due, elle, à un ralentissement de la demande imputable à la crise.

Car cette situation générale recouvre des évolutions très diverses, d'un produit à l'autre.

De 1973 à 1978, la production de cobalt a baissé (- 3 pour cent) tandis que son prix s'élevait (+ 179 pour cent); la production de magnésite stagnait (0 pour cent) tandis que son prix augmentait; à l'inverse, la production de rutile augmentait (+ 1 244 pour cent) tandis que son prix baissait (- 14 pour cent sur la même période).

De 1973 à 1978, huit substances ont vu diminuer la valeur de leur production (tonnage multiplié par prix). Mais, cela, pour des raisons sensiblement différentes :

- Le cuivre, le zinc et le rutile ont connu une forte baisse de leur prix unitaire, baisse qui n'a pu être compensée par la hausse (très modérée pour le cuivre) des tonnages produits.

- L'antimoine et le spath-fluor ont vu leurs tonnages baisser alors que leurs prix réels restaient stables.

- Le nickel, les nitrates et le mercure ont subi une baisse conjointe des tonnages produits et des prix unitaires en dollars constants.

Ces trois derniers produits — les seuls, notons-le bien, dont l'évolution semble réductible à la simple application de la "loi de l'offre et de la demande" — doivent, en fait, leur recul à des causes très spécifiques : l'emploi du mercure a reculé en raison des restrictions imposées par sa toxicité; les nitrates naturels sont concurrencés par les produits de la chimie de l'azote; le nickel a subi le contrecoup d'une grande grève chez son principal producteur (Canada) alors que les pays consommateurs avaient la possibilité de vivre sur leurs stocks.

La loi de la valeur dans les mines

Ces diverses évolutions des tonnages et des prix seraient incompréhensibles si l'on ne tenait pas compte de la loi de la valeur. En clair, les cas où les prix s'élèvent tandis que la demande stagne ne peuvent s'expliquer que par les conditions de la production : cas où l'épuisement des gisements à hautes teneurs, par exemple, impose, même sans hausse de la demande, le recours à des gisements moins rentables. A l'inverse, une forte augmentation de la demande peut s'accompagner d'une baisse des prix suite à la mise en exploitation d'une mine très automatisée, à ciel ouvert et à haute teneur...

La stagnation des prix des produits miniers s'explique donc, pour l'essentiel, par le fait que ces prix sont actuellement déterminés par les mines les plus rentables, celles qui présentent la plus forte rente différentielle.

Les principaux producteurs de produits miniers non énergétiques sont (mise à part l'URSS en première position avec 20,7 pour cent du total mondial) : les USA (14,1 pour cent), l'Afrique du Sud (11 pour cent) et le Canada (7,2 pour

cent) suivi de l'Australie. Il s'agit de pays où les gains en productivité, dans les mines, sont particulièrement élevés et où les frais de transports sont limités (USA, Canada) à moins que ce handicap ne soit compensé par une surexploitation effrénée de la main-d'œuvre (Afrique du Sud, Chili).

L'industrie des pays développés se satisfait de cette situation dans la mesure où elle paie, pour l'instant, à très bas prix, l'essentiel des matières premières qu'elle consomme. Comme on constate une intégration verticale de plus en plus poussée des grands groupes miniers aux grands groupes métallurgiques, à l'intérieur des pays *leaders* (USA bien sûr mais aussi Grande-Bretagne et Afrique du Sud), on peut également affirmer que joue, ici, une volonté affirmée de sous-facturation interne : les industries maintiennent le prix de leurs approvisionnements au taux le plus bas possible (ce qui désavantage les pays capitalistes sous-développés producteurs) et les groupes intégrés se rattrapent sur les plus-values industrielles.

Il n'empêche que ce raisonnement du profit maximum, à court terme, porte en lui-même sa propre contradiction. Car la baisse ou la simple stagnation des prix, au moment où l'intensité capitaliste nécessaire à la mise en exploitation d'une mine augmente, tend à réduire considérablement le volume global des investissements miniers nécessaires au monde occidental.

Recul du taux de profit

Le taux de profit est actuellement des plus restreints, dans le secteur minier non énergétique (l'or mis à part). On appelle "intensité capitaliste" le rapport de l'investissement unitaire (calcul du nombre de dollars nécessaire à la production d'une tonne de minerais par an) sur la valeur unitaire (le prix de la tonne en question). Or cette "intensité capitaliste" est beaucoup plus élevée (proche de 3, parfois nettement supérieure) dans le secteur minier que dans l'industrie manufacturière, par exemple, où elle est proche de 1. Si l'on se place dans une perspective historique, on remarque, de surcroît, que ce ratio présente une tendance continue à la hausse et que cette tendance s'accélère.

En outre, la croissance du montant des investissements unitaires — qui oblige à une plus forte concentration du capital au départ du projet — est supérieure au taux d'inflation mondial.

D'une part, les teneurs des minerais produits dans les pays développés (USA notamment) tendent à la baisse; d'autre part les mines à haute teneur des pays en voie de développement nécessitent des infrastructures d'accompagnement (chemins de fer, ports minéraliers...) particulièrement coûteuses.

La rentabilité attendue d'un projet minier ne peut pas, non plus, être calculée à court ou moyen terme : il faut dix ans environ entre la première étude de "faisabilité" et l'ouverture d'une mine (un peu moins si toutes les infrastructures sont déjà en place).

La contradiction apparaît donc crûment. Bien que les industries capitalistes, et, en premier lieu, les industries d'armement, aient un besoin vital d'assurer leurs approvisionnements, les capitalistes, pris individuellement, n'ont aucun intérêt immédiat à investir massivement dans le secteur minier (sauf quelques rares exceptions).

Comme on va le voir, le montant des investissements reste très nettement inférieur au montant des investissements indispensables.

Inquiétudes sur l'avenir de l'approvisionnement mondial

Diverses études (1) permettent d'estimer le montant des capitaux nécessaires pour maintenir et renouveler les capacités minières actuelles des pays capitalistes.

Les besoins en minerais et métaux supposent, ainsi, des investissements annuels de l'ordre de 12 à 14 milliards de dollars (1978) jusqu'en 1985. Divers rapprochements conduisent aussi à estimer que les investissements à réaliser, chaque année, doivent s'élever à 15 pour cent environ des productions en valeur.

Or, depuis 1976, très peu de mines ont été ouvertes. Seuls 2 milliards de dollars (un sixième des besoins !) ont été investis, en moyenne, ces dernières années. Selon le groupe de travail du plan français : "*Il y a lieu de nourrir quelques inquiétudes sur l'avenir de l'approvisionnement mondial*"...

La situation européenne est encore plus préoccupante : un groupe de sociétés estime, ainsi, à 2,8 milliards de dollars (1978) le flux nécessaire pour assurer l'approvisionnement européen en métaux non ferreux. Par d'autres approches incluant le minerai de fer, on obtient un chiffre de 3,1 à 5 milliards de dollars.

Si l'on examine, sur les six dernières années, les investissements réalisés par les groupes miniers européens, on s'aperçoit qu'ils n'ont représenté que 29 pour cent du montant total nécessaire, dans les meilleures années, mais le plus souvent, qu'un peu plus de 10 pour cent seulement. "*Il faut donc, conclut le groupe de travail du Plan, craindre très fortement un recul prononcé des investissements issus d'intérêts européens.*"

Tiers Monde : chute des investissements miniers

Si l'insuffisance des investissements miniers est générale — quelles que soient l'origine du capital ou sa destination —, elle est particulièrement prononcée dans le "Tiers Monde". Bien que ces pays détiennent 45 pour cent des réserves mondiales connues (et probablement beaucoup plus vu la faiblesse des prospections déjà réalisées), ils ne produisent que 30 pour cent du tonnage mondial en minerais non énergétiques.

1. Cf. le rapport du groupe de travail "Matières de base, approvisionnement et compétitivité" du VIII^{ème} plan français.

En 1975, la Banque Mondiale estimait que 50 pour cent des investissements nouveaux en exploration et exploitation minières devraient s'orienter vers les pays capitalistes sous-développés. Il n'en a rien été : ceux-ci ne reçoivent que 10 pour cent environ des investissements américains et moins de 20 pour cent des investissements européens.

Au sein des pays capitalistes sous-développés, l'Afrique est particulièrement défavorisée. A l'exception du pétrole et de l'uranium (produits énergétiques) les dépenses d'exploration sont pratiquement tombées à 0, de 1976 à 1979, en Afrique noire (ensemble de l'Afrique sub-saharienne, Namibie et Afrique du Sud exclues).

En ce qui concerne les métaux de base (cuivre, plomb, zinc, étain) on assiste à un déclin relatif de la production africaine; pour certaines substances, la production est arrêtée (potasse) ou très limitée (or, nickel) bien que des ressources très importantes aient été identifiées. En général, le taux de production de l'Afrique noire (par rapport à la production mondiale) est nettement inférieur à sa part dans le total des réserves mondiales connues.

Les seuls pays en développement qui échappent partiellement à cette règle sont situés hors d'Afrique et présentent des conditions bien particulières : il s'agit du Brésil (pour le fer notamment) (2) et du Chili (pour le cuivre).

Un impérialisme frileux

Certaines compagnies minières expliquent leurs réserves à l'égard des pays capitalistes sous-développés par la crainte de se voir appliquer, en Afrique ou en Amérique latine, des législations "abusives" ou une fiscalité particulièrement contraignante. Mais celles qui se sont tournées, fidèles à cette logique, vers les pays développés ont connu des déboires encore plus cuisants sur ce point. C'est ainsi que les compagnies françaises ayant investi au Canada se sont vu appliquer des règlements beaucoup plus draconiens que ceux auxquels elles étaient habituées, en Afrique...

La faiblesse des investissements miniers dans le Tiers Monde peut aussi s'expliquer par le fait que certains gisements sont difficiles d'accès, situés dans des régions enclavées. Mais ce raisonnement ne saurait s'appliquer à tous les gisements, certains étant proches de la mer ou présentant une teneur assez forte pour concurrencer valablement des projets à plus faible teneur conçus dans les pays développés.

Reste, beaucoup plus crûment, la question du **risque politique**. Les capitalistes — pris individuellement — agissent comme s'ils n'avaient qu'une confiance mitigée dans le pouvoir et la force de leur propre impérialisme. Les événements du Shaba (Zaïre) sont encore dans toutes les mémoires. Bien que les légionnaires français aient réduit la guérilla en un très petit laps de temps, la panique s'est emparée du marché du cobalt (la province du

Shaba produit 65 pour cent de la production mondiale de cette substance stratégique). En quelques jours, le prix de la livre de cobalt est passé de 6,40 dollars à 45 dollars sur le "marché spot".

Que l'impérialisme assure la sauvegarde des ressources minérales identifiées (ou probables) est une chose. Investir sur ces mêmes gisements, dans ces mêmes régions d'Afrique ou d'Amérique latine en est une autre... Les capitalistes se méfient des effets induits de l'ouverture d'une mine sur le paysage politique d'un pays donné.

Impérialisme et compagnies minières voient dans la prospection, et plus encore dans la mise en exploitation de certains gisements, un risque supplémentaire qu'ils ne tiennent pas forcément à courir : qui sait si la révélation de richesses enfouies ne finirait pas par échauffer les esprits, par engendrer des revendications nationalistes, ou, pire, ouvertement révolutionnaires ! D'autant plus que qui dit mines dit aussi mineurs, d'où la nécessité — à chaque décision de mise en exploitation — d'ajouter, au coût de production proprement dit, le coût du contrôle de cette nouvelle force ouvrière... (3)

Poids déterminant de l'Afrique du Sud

Dans le secteur minier, l'Afrique du Sud fait, à tout point de vue, figure d'exception. Elle ne se contente pas de produire 11 pour cent de la production mondiale en substances non énergétiques : elle accroît cette part, d'année en année : de 1979 à 1980, la valeur de la production minière s'est élevée de 50 pour cent (dont les deux tiers dus à ses ventes d'or). De sources bien informées on s'attend à une augmentation des capacités de production pour les diamants, le platine, l'argent et quelques métaux de base comme le plomb, le zinc, le cuivre, le titane, les zircons et le rutile ainsi que pour les ferro-alliages : ferro-chrome et ferromanganèse.

Des investissements d'extension des mines existantes ou d'ouverture de nouvelles mines sont programmés; ils devraient atteindre 12 milliards de rands, de 1981 à 1985.

Compagnies sud-africaines et étrangères (USA, Grande-Bretagne, Pays-Bas...) continuent donc d'investir massivement en Afrique du Sud. Pourtant, les "risques politiques" n'y sont pas négligeables ! Mais les intérêts accumulés sont tels que les capitalistes s'attendent à une défense farouche et coordonnée par l'impérialisme et la bourgeoisie blanche de ce bastion de la domination impérialiste et de l'apartheid !

La dépendance physique de l'occident capitaliste à l'égard de l'Afrique du Sud est démesurée pour certaines substances, dont des substances hautement stratégiques : sans parler de l'uranium, on peut citer le cas du platine, du chrome, du vanadium dont ce pays est, avec l'URSS, le seul producteur important dans le monde.

La dépendance européenne à l'égard de l'Afrique du Sud est peut-être encore plus marquée puisque les compagnies minières britanniques, les premières d'Europe (RTZ, Charter, Selection Trust, Goldfields...) sont étroitement liées à ce pays : on calcule ainsi que plus de la moitié de leur domaine minier dans le monde est concentré en Afrique du Sud.

La politique US des stocks : un aveu de faiblesse

L'inquiétude américaine, surtout à l'égard des métaux stratégiques, conduit à la définition d'une politique de stockage des substances les plus "sensibles". Ces réserves devraient, en théorie, correspondre à la consommation de ces produits, aux USA, sur trois ans. En fait, les stocks existants ne couvrent actuellement qu'un tiers des besoins et la liste des produits "sensibles" s'allonge d'année en année. Les stratèges américains s'inquiètent aussi du fait que leurs alliés européens n'ont pratiquement aucun stock et encore moins de réserves nationales qu'eux-mêmes.

Mais la politique des stocks stratégiques peut aussi apparaître comme un aveu d'impuissance : elle avoue ouvertement l'incapacité des mécanismes économiques — en système capitaliste — d'assurer l'approvisionnement des industries, à long terme. Elle révèle la crainte des gouvernements face à une crise grave des matières premières, crise qu'ils prévoient sans pouvoir la juguler, crise qui pourrait même, dans certaines circonstances, placer le monde occidental en situation de survie.

Cette politique apparaît aussi comme un aveu de faiblesse de l'impérialisme, ces deux angoisses étant d'ailleurs étroitement mêlées l'une à l'autre. L'impérialisme, certes, met tout en œuvre pour préserver ses acquis; mais il s'inquiète du développement de la classe ouvrière du "Tiers Monde" et de sa combativité; il préfère parfois se priver de l'exploitation de certaines ressources — qu'il contrôle pourtant — plutôt que de risquer des affrontements à l'issue incertaine, surtout si ces risques sont dispersés, d'un pays à l'autre, d'une région du monde à l'autre. Il concentre ses forces sur des objectifs bien contrôlés et déjà dotés de moyens gigantesques de répression... Ce qui ne l'empêche pas, somme toute, de s'en méfier aussi.

C. JANE
Février 1982

2. Voir le projet de Carajas : gisement de fer mais aussi de bauxite, de manganèse, nickel, étain, cuivre et or. Dans une première étape, à l'horizon 85, la mine devrait livrer 25 millions de tonnes de fer par an (35 millions de tonnes à long terme). La production mondiale du fer est actuellement de 500 millions de tonnes environ.

3. Par exemple, le projet de Carajas (Brésil) emploiera 27 000 travailleurs dès l'année prochaine.

DIX MÉTAUX STRATÉGIQUES (chiffres 1979)

Sont considérés comme des "matières premières stratégiques" les métaux qui entrent dans la fabrication des produits à haute technologie et dans l'armement. L'industrie nucléaire consomme, ainsi, de l'uranium, du chrome, du niobium, du zirconium, du nickel, etc. L'aéronautique et l'aérospatiale : du titane, du chrome, du cobalt, du niobium, du beryllium et du nickel. Les industries électriques et électroniques utilisent également — outre les métaux précités — du cuivre, de l'étain, de l'argent et de l'or.

Des substances comme le beryllium, le tantale, le titane, le zircon-zirconium et les terres rares ne sont pratiquement employées que dans les technologies de pointe.

Voici un certain nombre de ces métaux, leurs principales réserves dans le monde et leurs principales productions.

Substances	Réserves en pour cent		Production en pour cent	
Nickel	Nouvelle-Calédonie	25	URSS	21,5
	Canada	14,5	Canada	18,9
	URSS	13,5	Nouvelle-Calédonie	11,9
	Indonésie	13	Australie	10,5
Chrome	Afrique du Sud	61	Afrique du Sud	32,6
	Zimbabwe	33,5	URSS	23,9
	URSS	1,3	Albanie	10,3
Cobalt	Cuba	14,8	Zaïre	51,9
	Zaïre	12,7	Zambie	11,4
	France (avec Nouvelle-Calédonie)	10,5	URSS	6,3
	Philippines	10,1	Cuba	5,9
Zircon — zirconium	Australie	38	Australie	75
	USA	19	USA	14,3
	Afrique du Sud	9,5	Afrique du Sud	6,9
Vanadium	Afrique du Sud	49,4	Afrique du Sud	39,5
	URSS	46	URSS	31,6
Niobium	Brésil	86	Brésil	74,7
	Canada	3,2	Canada	18,4
Tantale	Thaïlande	34,9	Thaïlande	49
	Malaisie	26,0	Malaisie	27,4
	Zaïre	14,0	Afrique du Sud (+ Namibie)	5,9
Platine	Afrique du Sud	72,5	Afrique du Sud	69,5
	URSS	25	URSS	24,4
Or	Afrique du Sud	48,3	Afrique du Sud	58,4
	URSS	20,8	URSS	21,6
	USA	9,2	Canada	4,1
Argent	URSS	26,2	URSS	14,6
	Canada	24,8	Mexique	14,5
	Mexique	13,9	Pérou	11,8
	USA	11,6	Canada	11,1

Ce tableau appelle quelques commentaires. On remarque d'abord le poids déterminant de l'URSS et de l'Afrique du Sud dans la production de substances telles que le chrome, le vanadium, le platine et l'or, d'où le risque "stratégique".

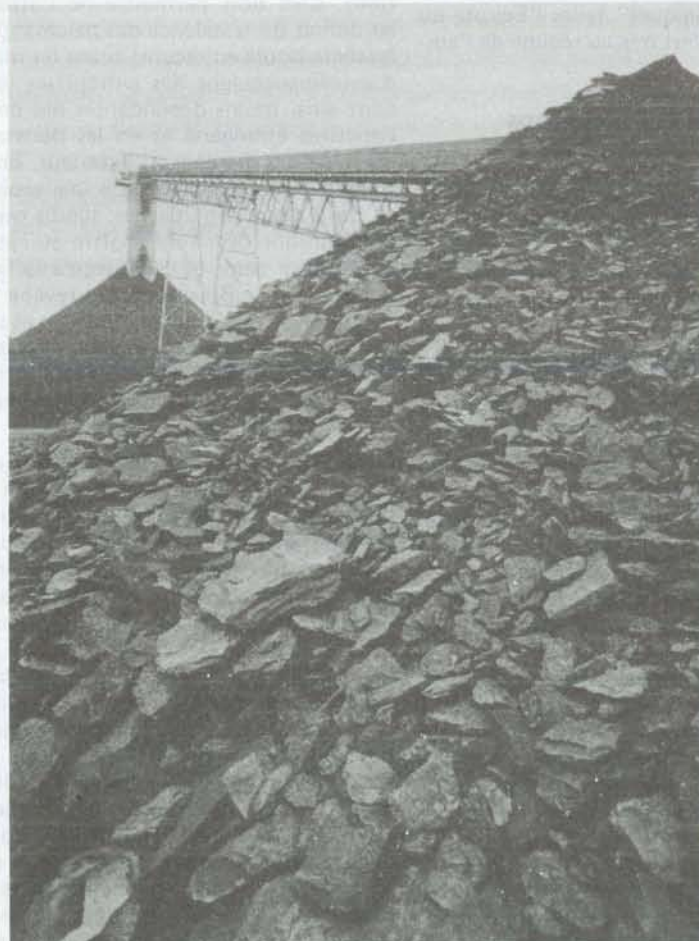
Il apparaît, par ailleurs, que les productions des pays capitalistes sous-développés sont, en général, inférieures à ce que permettraient leurs réserves, à l'exception de la Thaïlande pour le tantale (mais au détriment du Zaïre) et du Zaïre pour le cobalt. Ce dernier cas s'explique par le fait que l'extraction du cuivre et celle du cobalt sont liées dans les mines zaïroises.

QUELQUES MÉTAUX DE BASE (1979)

Principales réserves et principales productions dans le monde

	Réserves en pour cent		Production en pour cent	
Fer	URSS	28,7	URSS	28,6
	Brésil	17,2	Australie	11,0
	Canada	11,5	USA	10,0
	Australie	11,2	Brésil	9,9
Cuivre	Chili	19,7	USA	18,1
	USA	18,5	URSS	14,5
	URSS	7,8	Chili	13,3
	Zambie	6,8	Canada	8,1
Manganèse	Afrique du Sud	32	URSS	37,5
	Gabon	26	Afrique du Sud	20,4
	Australie	20	Gabon	9,6
	URSS	15		
Plomb	USA	26,7	USA	15,4
	Australie	14,0	URSS	14,5
	Canada	12,7	Australie	11,7
	URSS	10,0	Canada	9,8

Les métaux de base, le fer surtout, sont assez largement répandus dans le monde. Les problèmes posés sont plutôt liés à la décision d'investir, le choix du pays, etc.



Le grand malade des Amériques

Malgré toutes les belles paroles des généraux brésiliens et de leur superministre et chargé de relations publiques internationales Delfim Neto, le cours de l'année 1981 était aisé à prévoir : réces-

sion, chômage et misère accrue, durcissement de la dictature (cf. Inprecor spécial économique no 94-95 du 16 février 1981). Le Brésil ne sortira pas de cette crise en 1982.

A. JOS

Les dirigeants de Brasilia se plaisent à faire remarquer qu'ils n'ont pas eu besoin du Fonds Monétaire International (FMI) pour honorer leurs dettes vis-à-vis de l'étranger. Les grandes banques internationales ont en effet à nouveau répondu à l'appel en 1981. La raison en est fort simple : plutôt que de s'adresser au médecin, Delfim Neto, qui connaît fort bien l'ordonnance, est allé directement chez le pharmacien, à savoir les grandes banques ou gouvernements occidentaux. En échange de plus de **16 milliards de dollars** de crédits supplémentaires sur l'année 1981 (une somme impossible à trouver dans la trousse de secours du FMI vidée par des malades "stratégiques" telles l'Egypte ou la Turquie), il s'est mis au régime de l'austérité...

La pire des récessions

Faisons le bilan : incontestablement la fièvre est un peu tombée, mais le malade est livide. Le déficit commercial de l'année 1980, de 3 milliards de dollars, s'est transformé en 1981 en un solde positif de 1,2 milliards de dollars. Léger mieux par ailleurs du taux d'inflation puisque, selon l'indice officiel, elle est descendue de 110 à 95 pour cent. Mais en contrepartie, quelle anémie !

Le Brésil traverse la pire récession depuis au moins 18 ans. La "croissance économique", au sens de la statistique économique traditionnelle, aura été nulle en 1981, négative même si l'on ne tient pas compte du secteur bancaire plus florissant que jamais et lequel entre pour 9 pour cent dans le calcul du revenu national (presque à égalité avec le secteur agricole qui ne représente que 11 pour cent) (1). Delfim Neto avait bien entendu annoncé il y a un an le chiffre de 4 à 5 pour cent de croissance, expliquant qu'avec une croissance démographique de 2,5 pour cent par an, c'était le minimum socialement et politiquement acceptable.

Entre septembre 1980 et septembre 1981, la production industrielle a reculé de **16,2 pour cent**, d'après les statistiques officielles. Dans l'Etat de Sao Paulo, la

fédération patronale, FIESP, annonce 280 000 licenciements entre le 1er novembre 1980 et la fin septembre 1981. Dans la seule industrie automobile, le chiffre des pertes d'emploi s'élèverait à 140 000 à l'échelle du pays.

Ce ralentissement de l'activité économique, voulu initialement par les responsables du régime, a sans doute dépassé leurs objectifs. Cependant, il indique bien de quelle façon la dictature entend sortir le Brésil de la spirale de l'endettement extérieur et de l'inflation : réduction de la demande interne par le contrôle des rémunérations en premier lieu, et de la masse monétaire accessoirement (déflation). Ceci doit permettre de s'attaquer au déficit de la balance des paiements par les deux bouts en reconstituant les marges d'autofinancement des entreprises (devenant ainsi moins dépendantes des crédits bancaires étrangers) et en les poussant à chercher des marchés à l'extérieur. En restreignant les importations à une croissance de 8 pour cent par an, tandis que les exportations devraient croître au rythme de 15 pour cent, et ceci jusqu'à la fin de la décennie, le Brésil pourrait revenir à un équilibre de ses échanges de biens et services avec l'extérieur, expliquait Delfim Neto, en décembre 1981 à Francfort, devant un aréopage d'hommes d'affaires.

Une chose est certaine en tout cas : l'ardoise est telle que le Brésil n'a que deux voies ouvertes devant lui : une régression sociale et politique sans précédent ou une révolution sociale qui implique la rupture avec la logique du capitalisme et de l'impérialisme. Il convient en effet ici de rappeler l'ampleur du problème. Malgré le redressement de la balance commerciale en 1981, acquis au prix décrit plus haut, le déficit croissant des services, dû pour l'essentiel au paiement des intérêts de la dette extérieure, a entraîné en 1981 un déficit en compte courant de près de **11 milliards de dollars**. D'où un bond supplémentaire de la dette extérieure à près de **64 milliards de dollars**. Encore ne s'agit-il que de la dette à long et moyen terme, à laquelle il faudrait

ajouter **7 à 8 milliards de dollars** de dette à court terme.

En 1982, d'après les estimations officielles de la Fondation Getulio Vargas, le Brésil aura besoin de 19,2 milliards de dollars supplémentaires, dont 85 pour cent, c'est-à-dire 16,4 milliards pour financer le service de sa dette (paiement des intérêts plus amortissement du capital). On mesure à quel point les emprunts extérieurs contractés dans ces conditions ne servent plus à financer des projets de développement économiques porteurs à terme d'exportations mais plutôt à éviter un défaut de remboursement des emprunts contractés précédemment.

Les limites de la poussée d'exportations

Pour sortir de cette spirale, il faudrait en effet que le Brésil accroisse considérablement ses ventes à l'étranger, tout en restreignant durement sa consommation de marchandises importées et produites localement.

Sur le premier point il est vrai que le Brésil a habitué les observateurs à des prouesses peu communes. Entre 1960 et 1980, le Brésil a vu ses exportations passer de 3,2 milliards de dollars à 20 milliards de dollars (en dollars 1980). Une performance qui doit beaucoup à une industrialisation très rapide : entre 1960 et 1980, la valeur ajoutée de son secteur manufacturier est passée de 11,9 à 57,4 milliards de dollars. Depuis 1979 plus de la moitié de ses exportations sont des produits industrialisés. Deux exemples significatifs : celui des automobiles et de l'armement. Entre janvier et octobre 1981, le Brésil a exporté 183 500 véhicules automobiles, soit 71 500 de plus que pendant la même période de l'année précédente, et l'équivalent d'une valeur de 3,2 milliards de dollars. L'Italie a même acheté pendant la même période 37 000 voitures FIAT 147 Diesel de fabrication brésilienne.

1. *Conjuntura Economica*, décembre 1980.

En 1981, les exportations brésiliennes d'armement auraient dépassé 1,2 milliards de dollars. Avec 350 entreprises et environ 100 000 salariés, l'industrie brésilienne d'armement s'est hissée à la sixième place du monde. Et en 1982, au vu des commandes passées en 1981, Brasilia devrait exporter plus de 2 milliards de dollars d'armements, c'est-à-dire plus que la valeur prévisible de ses exportations de café, qui chuteraient de près de 40 pour cent du fait de mauvaises conditions météorologiques.

Or, pour atteindre de telles performances, le Brésil a déjà fait feu de tout bois : politique diplomatique calquée sur ses nécessités d'exportation et entraînant une remarquable diversification de ses ventes, réduction de la demande intérieure mettant au bord de la faillite de nombreuses entreprises petites, moyennes ou même grandes non tournées vers l'exportation, subventions considérables à l'exportation.

Dans tous ces domaines, il ne peut que difficilement aller encore plus loin. Prenons notamment la politique de subventions : l'organisme officiel, Funcex, révèle que cette année celles-ci coûteront 8,9 milliards de dollars au budget de l'Etat. Cela représente un tiers des exportations attendues pour l'année (27 milliards de dollars) et 55 pour cent des exportations de produits manufacturés. On comprend les protestations sinon l'exaspération de ses concurrents et l'effet inflationniste de tels taux de subvention.

En même temps, la montée des périls financiers, économiques et à terme politiques font de plus en plus réfléchir les investisseurs étrangers. Au cours du premier semestre de l'année passée les investissements étrangers n'ont crû que de 2,4 pour cent et leurs réinvestissements ont même diminué de 10,9 pour cent. Ce retournement de tendance du capital étranger, amorcé déjà l'année précédente, est une menace supplémentaire sur les capacités d'augmentation à moyen et long terme des exportations.

Dans ces conditions, la promesse de Delfim Neto d'une croissance de 4 à 5 pour cent pour 1982 vaut ce que valait la même promesse faite il y a un an. Son ministre des Finances est beaucoup plus sérieux lorsqu'il annonce : "1982 sera l'année jumelle de 1981, peut-être avec un peu plus de maquillage et de rouge à lèvres".

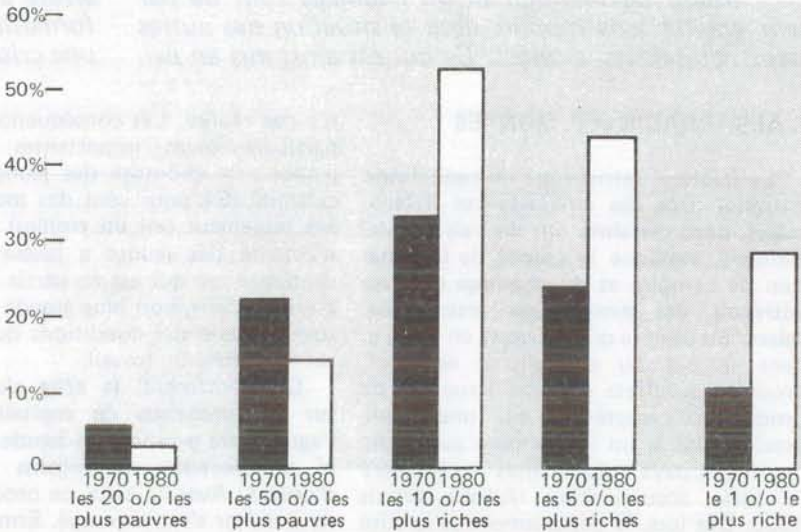
A. JOS
Janvier 1982

LES VERTUS DU "MODÈLE"

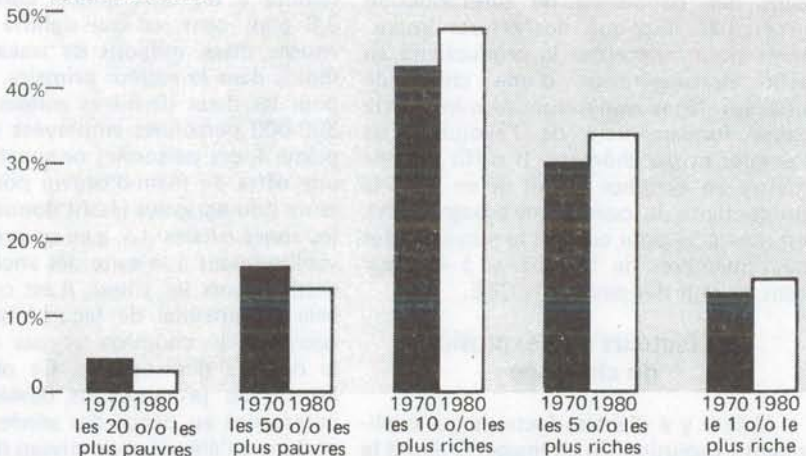
La publication en automne 1981 des résultats du recensement 1980 jette une lumière toute crue sur la réalité du "modèle de développement" brésilien ! Comme le montrent les graphiques ci-dessous, l'augmentation de 111 dollars du revenu annuel par habitant sur la période 1970-1980 s'est soldée par une diminution de 33 pour cent de la part du revenu de la moitié des Brésiliens vivant dans les zones rurales et, en contrepartie, d'une augmentation de 179 pour cent du revenu du 1 pour cent de la fraction la plus riche des résidents de ces mêmes zones. Bien que moins accentuée, la concentration des revenus en zone urbaine est également considérable. Le témoignage le plus évident est sans doute la croissance spectaculaire des "favellas" (bidonvilles). Dans le grand Sao Paulo le pourcentage des habitants des "favellas" est passé, selon les chiffres officiels du recensement, de 2 à 9 pour cent entre 1970 et 1980.

Répartition du revenu national

Revenus ruraux



Revenus urbains



(Source : Latin America Regional Reports Brazil, 16 octobre 1981.)

Deux millions de chômeurs : genèse et répercussions

Les effets de la crise impérialiste sur le capitalisme espagnol en ce qui concerne l'évolution désastreuse de l'emploi et du chômage sont de par leur gravité sans rapport avec la situation des autres pays capitalistes avancés. Ce qui est ainsi mis en évi-

dence ce sont les graves conséquences qu'a eues pour un pays capitaliste de deuxième ordre le fait de s'être arrêté à mi-chemin au cours d'un processus de transformation économique profond, alors qu'éclatait une crise généralisée de l'économie capitaliste.

J. ALBARRACIN et P. MONTES

La faiblesse intrinsèque du capitalisme espagnol dans des circonstances défavorables, dont certaines ont des raisons historiques, explique la gravité de la situation de l'emploi et du chômage et laisse entrevoir des perspectives assez mauvaises. En effet la crise ouverte en 1975 a, dans le cas du capitalisme espagnol, produit ses effets sur une structure de production caractérisée par une faible productivité si on la compare avec celle des autres pays industrialisés et ce malgré la forte accumulation réalisée depuis 1960. Dès lors, le dépassement de la crise en fonction des intérêts capitalistes et dans des conditions de surproduction généralisée implique des efforts importants pour augmenter la productivité au prix essentiellement d'une chute de l'emploi. Nous analyserons plus loin cette cause fondamentale de l'évolution de l'emploi et du chômage. Il suffit déjà de mettre en évidence le fait qu'en 1973 la productivité du capitalisme espagnol était estimée à 39 pour cent de la moyenne des pays membres de l'OCDE et à 45 pour cent de celle des pays de la CEE.

Les facteurs de l'explosion du chômage

Mais il y a d'autres facteurs qui expliquent l'évolution du chômage. D'abord la crise a coïncidé avec l'arrivée massive de jeunes en âge de travailler. Ce fait est dû au "boom" de la natalité qui s'est produit à la fin des années cinquante et au début des années soixante et qui s'est combiné avec la baisse continue du taux de mortalité. Le nombre des jeunes de 15 à 19 ans a augmenté beaucoup à partir de 1970, celui des jeunes de 20 à 24 ans à partir de 1975. Entre 1975 et 1980 la population en âge de travailler a augmenté de 290 000 personnes par an.

Pour absorber cette arrivée de main-d'œuvre et maintenir le taux d'activité, il aurait fallu créer 150 000 postes de travail par an, ce que le capitalisme espagnol

n'a pas réalisé. Les conséquences ont été particulièrement importantes pour les jeunes : le chômage des jeunes est une calamité (34 pour cent des moins de 24 ans seulement ont un emploi) et le taux d'activité des jeunes a baissé de façon drastique, ce qui est en partie le produit d'une scolarisation plus grande mais aussi une séquelle des conditions qui existent sur le marché du travail.

Deuxièmement, la crise s'est greffée sur un processus de capitalisation de l'agriculture prolongé et rapide qui a libéré d'importants contingents de main-d'œuvre. Avec la crise, ce processus loin de s'arrêter s'est accentué. Entre 1964 et 1978 la population active agricole s'est réduite à un taux annuel cumulé de 3,8 pour cent, ce qui signifie pour ces années deux millions de travailleurs en moins dans le secteur primaire. Rien que pour les deux dernières années il y a eu 300 000 personnes employées en moins; même si ces personnes ne constituent pas une offre de main-d'œuvre pour les secteurs non agricoles (étant donné que dans les zones rurales il y a eu un processus de vieillissement à la suite des anciennes migrations vers les villes), il est certain que cela a contribué de façon importante à accroître le chômage et pas seulement le nombre des retraités. Ce phénomène est dû au processus de développement commencé au début des années soixante et donc à l'élévation du niveau de vie dans les principales zones industrielles du pays. Ceci provoqua des mouvements migratoires et, partout, une augmentation substantielle des salaires agricoles. Ce qui conduisit, à son tour, à un processus de mécanisation de l'agriculture. Elle provoqua, d'une part, de fortes augmentations de productivité et libéra de nouvelles quantités de main-d'œuvre et, d'autre part, rendit impossible la survie d'un bon nombre de petites exploitations dont les propriétaires furent attirés par les meilleures conditions de vie que leur donnait leur prolétariat comme salariés de l'industrie et des services. Avec la crise économique, ces accroissements de pro-

ductivité ont continué (de 1975 à 1980 la productivité agricole a augmenté de 8,5 pour cent par an), mais l'absorption de main-d'œuvre par d'autres secteurs n'existe plus; ceci s'est traduit par l'existence d'importantes poches de chômage agricole comme en Andalousie qui sont devenues la cause de conflits sociaux et de luttes radicales difficiles à contrôler.

Mais la crise n'a pas seulement modifié la capacité du capitalisme espagnol à créer des emplois, elle a inversé le cours de l'émigration, c'est le troisième facteur qu'il faut mettre en évidence. Pendant les années 1960, l'émigration a absorbé une partie importante de l'excédent de main-d'œuvre dont souffrait l'économie espagnole. Cette absorption est très réduite depuis 1970 et toutes les informations permettent de supposer que depuis 1975 l'émigration est pratiquement nulle, alors que depuis le début de la crise le nombre des retours est réellement important. A titre d'exemple, il suffit de signaler que les travailleurs espagnols en Allemagne avaient diminué de moitié en 1978 par rapport à 1973 et un phénomène du même ordre a dû se produire en France et en Suisse. Les retours ont contribué de façon appréciable à l'augmentation du chômage au début de la crise, mais l'importance de ce facteur a diminué progressivement.

L'évolution du chômage pendant les années de crise a été terrible. Cependant, les projections dramatiques que suggérait l'évolution de l'emploi dans un contexte très favorable ne se sont pas réalisées, car pendant ces années le taux d'activité a baissé considérablement de telle sorte que des gens qui autrement auraient été considérés comme chômeurs ont été relégués parmi la "population inactive".

En 1973 le taux d'activité était de 52,4 pour cent, en 1981 il était de 48,2 pour cent (il s'agit des personnes de plus de 16 ans). Cette baisse reflète d'une part l'accélération du processus de scolarisation dont nous avons déjà parlé, d'autre part l'avancement de l'âge de la retraite qui résulte d'une tendance historique et

des développements de la crise économique. Par ailleurs l'augmentation rapide de l'incorporation des femmes au marché du travail — favorisée par l'expansion antérieure — a non seulement cessé avec la crise, mais elle a même reculé.

Ces circonstances atténuantes n'ont pas empêché la progression du chômage qui touche 1 878 000 personnes soit 15,8 pour cent de la population active. Pire encore, ce qui jusqu'alors a amorti sa croissance va l'accélérer à l'avenir, ce qui donne une idée de son évolution. En effet, la scolarisation croissante a induit une augmentation du taux d'activité (surtout de la femme, compte tenu de son bas niveau de scolarisation initial) et cette scolarisation n'a fait que retarder l'incorporation des jeunes en âge de travailler. Ce retard est déjà dépassé et il affecte précisément les générations qui correspondent au "boom" nataliste. De plus, l'avancement de l'âge de la retraite tend à être stoppé dans la mesure où les entreprises mettent en application leurs plans de diminution d'effectifs. Il faut ajouter à ces considérations le fait que le capitalisme espagnol reste très en retard face à ses concurrents, ce qui laisse entrevoir des perspectives assez sombres du point de vue du chômage. Les conséquences politiques que cela peut avoir méritent une attention particulière.

Les traits fondamentaux de l'évolution de l'emploi et du chômage

Pendant la décennie qui s'est achevée en 1974 le capitalisme espagnol a créé une moyenne annuelle de 142 000 postes de travail. Pendant ces années, qui ont coïncidé avec une croissance importante du PIB (6,4 pour cent de moyenne annuelle), l'emploi agricole a diminué de façon modérée entre 1965 et 1969 (50 000 personnes par an) et de façon plus importante les cinq années suivantes (150 000 personnes par an). Cette baisse a été facilement absorbée par les secteurs tertiaire et secondaire qui ont assimilé cette main-d'œuvre salariée à raison de 161 000 personnes par an entre 1965 et 1969 et 285 000 personnes par an pendant le lustre suivant. La croissance modérée de la population active pendant les cinq premières années (108 000 personnes par an), résultat d'une forte émigration et d'une baisse légère du taux d'activité, fut aussi facilement absorbée de sorte que le chômage a diminué de 31 000 personnes par an. Il touchait à la fin de 1969 1,1 pour cent de la population active (ce qui est en rapport avec l'augmentation importante du taux d'activité des femmes et avec une intensité moindre du flux migratoire) mais étant donné la capacité d'absorption des secteurs secondaire et tertiaire le chômage n'augmenta que modérément (64 000 personnes par an). Il concernait à la fin de 1974 3,3 pour cent de la population active. (voir tableau 1).

Ainsi donc les années qui ont précédé la crise furent marquées par une profonde redistribution du travail de l'agri-

Tableau 1

Variations de l'emploi, chômage et population active Variation moyenne annuelle

(en milliers de personnes)

		Avant la crise économique		Après la crise économique	
		1965-1969	1970-1974	1975-1977	1978-1980
1 = 2 + 3	Population active	108	208	- 9	- 72
2.	EMPLOI TOTAL	139	144	- 154	- 366
	Agriculture	- 50	- 150	- 201	- 138
	Non salariés de l'industrie et des services	28	9	- 36	11
	Salariés de l'industrie et des services	161	285	84	- 240
3.	CHOMEURS	- 31	64	145	291

Avant 1977 les données correspondent à M^o Economía "Poblacion, Empleo y Paro, de 1964 a 1978". Depuis 1978 les données correspondent à Instituto Nacional de Estadística. "Encuesta de Poblacion Activa" (pour les plus de 14 ans).

culture vers l'industrie et les services, et une croissance appréciable de la population active, résultat de l'augmentation naturelle de la population et d'un accroissement du taux d'activité féminine qui exprimait un changement historique nourri par la forte croissance économique de ces dix années.

Avec la crise économique, le modèle antérieur fut profondément modifié. Depuis 1975, le volume global de l'emploi dans l'économie a baissé de façon ininterrompue au rythme annuel moyen de 260 000 personnes. Il faut distinguer deux sous-périodes différenciées fondamentalement par l'intensité de cette chute et par les classes sociales affectées. De 1975 à 1977, la perte annuelle moyenne de postes de travail a atteint le chiffre de 154 000. La diminution de l'emploi agricole s'est accentuée à la suite du processus de capitalisation des années précédentes et en réponse aux augmentations de salaires qui avaient été accordées à la faveur de la croissance économique, mais

la création d'emplois par l'industrie et les services fut très limitée. Pourtant il y eut une croissance de l'emploi salarié — dans les secteurs non agricoles — de 84 000 personnes alors que les non-salariés ont diminué de 36 000 par an, ce qui montre les conséquences de la crise sur la petite-bourgeoisie.

La population active, loin d'augmenter comme le suggérait l'augmentation naturelle de la population — à un moment où les générations consécutives au boom du début des années soixante arrivaient sur le marché du travail et où l'on enregistrait un retour d'émigrants —, diminua pendant ces trois années au rythme de 9 000 personnes par an. Ceci s'est traduit par une chute du taux d'activité, qui a affecté principalement les jeunes et les femmes. En même temps, la chute tendancielle du taux d'activité des hommes adultes s'est poursuivie en liaison avec l'abaissement progressif de l'âge de la retraite. Le résultat de ces évolutions de l'emploi et de la population active a été une forte crois-



sance du chômage pendant 3 ans, croissance encore limitée à une moyenne annuelle de 145 000 personnes, le taux de chômage atteignant 6,3 pour cent de la population active à la fin de l'année 1977.

A partir de 1978 on a assisté à une recrudescence de cette évolution néfaste avec ceci de particulier que la chute de l'emploi s'est répercutée intégralement sur la population salariée. Il faut lier cette recrudescence à la persistance de la crise économique et au fait que les projections économiques effectuées soient chaque fois plus sombres, ce qui est dû à l'acceptation du fait que la solution de la crise passe par un assainissement et une reconversion profonds de l'appareil productif. Mais d'autre part il faut mettre cela en rapport avec les changements intervenus dans les rapports de forces entre les classes au détriment des travailleurs, changements dont il faut souligner la date historique que constitua la signature du Pacte de la Moncloa le 25 octobre 1977. Il devait amorcer une période de collaboration de classe et de capitulation de la part des directions réformistes dont il est difficile de trouver un équivalent dans l'histoire. L'Accord Cadre Interconfédéral (AMI) de 1979 et 1980 signé par l'Union Générale des Travailleurs (UGT) et l'Accord National sur l'Emploi (ANE) de juin 1981, signé conjointement par les Commissions Ouvrières (CC.OO.), l'UGT, le gouvernement et le patronat sont des documents qui incarnent une politique qui laisse désarmés les travailleurs et les sacrifier à la logique vorace du capitalisme.

De 1978 à 1980, la perte annuelle de postes de travail a été de 366 000 soit environ 3 pour cent chaque année de la population active. La chute de l'emploi agricole a été amortie mais en échange il y a eu un tournant radical dans l'emploi salarié des secteurs secondaire et tertiaire avec une chute moyenne annuelle de 240 000 personnes. Le chômage a moins augmenté que la chute de l'emploi (291 000 emplois par an) parce qu'il y a eu de nouveau une diminution de la population active pendant cette période, diminution d'une certaine ampleur (72 000 personnes par an) en dépit de la croissance de la population et du retour des émigrants.

En résumé, pendant les 6 années qui se sont écoulées entre 1975 et 1980, la baisse de l'emploi total a été de 1 560 000 personnes soit 12,2 pour cent de l'emploi par rapport à 1975.

Dans l'agriculture la baisse a été de 1 017 000 personnes soit 34 pour cent de l'emploi en 1975 et dans les autres secteurs de 543 000, soit 5,5 pour cent. Parmi ces dernières pertes, 468 000 concernent des salariés.

Cependant, pendant les trois dernières années, la tournure que prennent les chiffres est beaucoup plus défavorable : de 1978 à 1980 il y a 720 000 salariés non agricoles en moins, c'est-à-dire une variation de 9 pour cent par rapport au niveau existant au début de 1978.

Cette détérioration progressive de l'emploi en termes quantitatifs s'est pro-

duite alors que parallèlement elle avait des conséquences croissantes sur les travailleurs les plus organisés et les plus combattifs, dans la mesure où la crise économique a impliqué des secteurs et des entreprises essentiels et dans la mesure où les conditions politiques existent pour porter atteinte à l'emploi des bastions de la classe. L'année 1981 prolonge les tendances définies par les trois années précédentes. On peut affirmer que le moment d'une grave confrontation est arrivé étant donné que les licenciements massifs dans les grandes entreprises sont à l'ordre du jour.

Une composition organique du capital plus basse dans une économie moins compétitive

D'après une publication récente de l'OCDE, parmi les pays membres, seule la Turquie avait un taux de chômage plus élevé que celui de l'économie espagnole. En général on peut dire que la chute de l'emploi qui s'est produite depuis le Pacte de la Moncloa est sans comparaison avec celle qui a eu lieu dans les autres pays industriels. C'est la politique de pactes et de consensus mise en pratique par les dirigeants du Parti socialiste ouvrier espagnol (PSOE) et du Parti communiste d'Espagne (PCE) qui l'a rendue possible, mais il faut en chercher la cause ultime dans la faiblesse du capitalisme espagnol et la nécessité dans laquelle il se trouve d'élever une composition organique du capital trop basse pour augmenter sa productivité, pour réduire le déséquilibre qui existe à l'égard d'autres pays industriels et par conséquent pour devenir plus compétitif.

On ne peut comprendre la situation actuelle du capitalisme espagnol si l'on ne tient pas compte du fait que — à cause de l'autarcie et de l'isolement dans lesquels il s'est trouvé jusqu'à la fin des années cinquante — il s'est intégré tardivement à la phase de croissance du capitalisme du troisième âge et qu'il l'a fait à partir d'une composition organique du capital très basse. Les années de développement qu'il a connues ne lui ont pas permis de réduire de façon significative le déséquilibre initial. Ainsi, lorsque la crise économique s'est produite, ses effets ont été plus graves et les contraintes pour la surmonter plus impérieuses, ce qui explique qu'avec l'aide de la politique menée par les dirigeants de la gauche parlementaire, la chute de l'emploi ait été aussi importante et la restructuration de l'appareil productif aussi brutale et aussi intense. Aujourd'hui encore, à la fin de l'année 1981, l'assainissement de l'appareil productif n'a pas atteint un stade suffisant pour les besoins du capitalisme. Les restructurations et les reconversions des secteurs en crise, qui affectent déjà les grands bastions du mouvement ouvrier, provoquent une forte résistance ouvrière alors qu'on n'en est qu'à la moitié du processus !

En effet, à cause de l'autarcie et de la protection prolongée et excessive oc-

troyées à l'industrie espagnole pendant les premières années de la dictature, le capitalisme espagnol ne s'est incorporé à la marche générale qu'avec le plan de stabilisation de 1959 et dans de très mauvaises conditions. A partir de ce moment-là, il put se développer en incorporant les progrès de la troisième révolution technologique. Il y eut un transfert des travailleurs des campagnes vers les activités secondaires et tertiaires en général plus productives. A la suite de cela, il fallut mécaniser rapidement l'agriculture, ce qui provoqua une augmentation de sa productivité qui atteignit une moyenne annuelle de 5 pour cent entre 1964 et 1975. L'emploi a augmenté chaque année dans l'industrie et les services et la productivité y a connu une croissance importante de 7,2 pour cent par an de 1964 à 1975. Mais l'accentuation de ce processus de développement n'a pas permis de réduire de façon significative le déséquilibre initial du capitalisme espagnol car, bien que la productivité et la composition organique du capital aient augmenté, cela a été aussi le cas pour les autres pays industrialisés.

Les économistes du PSOE et du PCE ont tendance à dire que le processus de développement s'est caractérisé par l'intensité des investissements et l'économie de la force de travail. Pour eux, c'est l'introduction de technologies conduisant à un développement intensif qui est la cause du taux de chômage élevé qui existe à l'heure actuelle. Ils proposent des solutions qui visent à utiliser des techniques impliquant une utilisation moins intensive du capital et qui permettent d'utiliser davantage de main-d'œuvre, sans remarquer que ces solutions sont contradictoires avec les caractéristiques de la troisième révolution technologique et avec les intérêts du capitalisme espagnol qui a besoin de remplacer des hommes par des machines. De plus, cette explication ne répond pas au problème principal qui n'est pas de savoir si le processus se caractérise par une utilisation intensive du capital investi mais pourquoi cette intensité n'a pas été suffisante pour réduire de façon significative les déséquilibres de productivité.

Il ne fait aucun doute que pendant les années de développement la composition organique du capital n'a pas augmenté suffisamment. A titre d'exemple, il suffit de signaler qu'alors que l'industrie manufacturière de l'ensemble de l'OCDE utilisait 62 salariés en 1975 pour produire l'équivalent d'un million de dollars (de 1970) et la CEE 71 salariés, le capitalisme espagnol en avait besoin de 112. Il n'y avait après lui que la Grande-Bretagne avec 128 salariés et le Portugal avec 161. Et cela n'est pas le fait du hasard, cela s'explique en premier lieu parce qu'il a disposé de moins de moyens, pour la capitalisation. Si nous évaluons l'intensité du processus de capitalisation en examinant l'investissement annuel moyen (en excluant le bâtiment qui comprend aussi la construction de logements) par salarié entre 1964 et 1975 le capitalisme espagnol occupe une des dernières places dans

l'OCDE : 1 300 dollars (de 1970) par salarié, pour 3 900 aux Etats-Unis, 2 900 en France, 1 700 en Italie, 2 400 en Grèce. En second lieu, c'est parce qu'il disposait d'une main-d'œuvre bon marché et abondante et de bonnes conditions politiques pour la surexploiter.

En effet on peut voir sur le **tableau 2** qu'à part la Grande-Bretagne dans les années qui ont précédé la crise, si l'on compare la croissance des salaires à celle de la productivité, elle a été inférieure pour l'économie espagnole par rapport au reste des pays industrialisés, et cet argument est vrai pour le reste des pays de l'OCDE. La croissance intensive de la production a permis une augmentation des salaires réels ainsi qu'une croissance importante de la plus-value totale. Le travailleur espagnol continuait cependant à être relativement bon marché, ce qui explique qu'il n'y ait pas eu de stimulant pour augmenter davantage la composition organique du capital surtout si, comme c'était le cas, celui-ci était rare.

Avec la crise économique et l'aggravation de la concurrence qui en a découlé, ces problèmes que le capitalisme espagnol traîne pour des raisons historiques ont été mis en évidence. Le capitalisme espagnol avait besoin alors d'augmenter sa compétitivité mais il devait le faire dans de mauvaises conditions créées par la crise économique et par la montée du mouvement ouvrier dans les dernières années de la dictature. Ainsi, alors que dans les autres pays industrialisés l'emploi s'est réduit brusquement en 1975, ce processus n'a commencé pour le capitalisme espagnol qu'avec le Pacte de la Moncloa. Les entreprises capitalistes ont continué pendant longtemps à travailler avec des effectifs excessifs par rapport à ce qui était nécessaire pour restaurer leur taux de profit et les restructurations des secteurs en crise se sont espacées dans le temps.

Depuis 1968, il faut signaler comme faits particulièrement marquants, d'une part, l'élévation de la composition organique du capital par la baisse des effectifs et la disparition des entreprises les moins rentables, et, d'autre part, la réduction des salaires réels pour permettre une récupération du taux de profit.

Depuis 1977, les travailleurs des secteurs non agricoles ont perdu presque 10 pour cent de leur pouvoir d'achat et les deux dernières années l'augmentation des salaires a été très inférieure à celle de la productivité (1,5 pour cent en 1979, et 2 pour cent en 1980). Cependant ces progrès de la bourgeoisie sont manifestement insuffisants par rapport aux besoins du capitalisme dans le contexte de la crise interimpérialiste et compte tenu de son projet d'intégration à la CEE. La différence de productivité a diminué un peu (de 5 points entre 1974 et 1980) et si la composition organique du capital a augmenté il y a encore beaucoup de secteurs-clé pour lesquels ce n'est pas le cas. A la fin de l'année 1981, il y avait 11 secteurs en crise (la sidérurgie, les aciéries, les chantiers navals, l'industrie automobile, le textile, la chaussure, les biens d'équipement, etc.) qui sont impliqués dans la

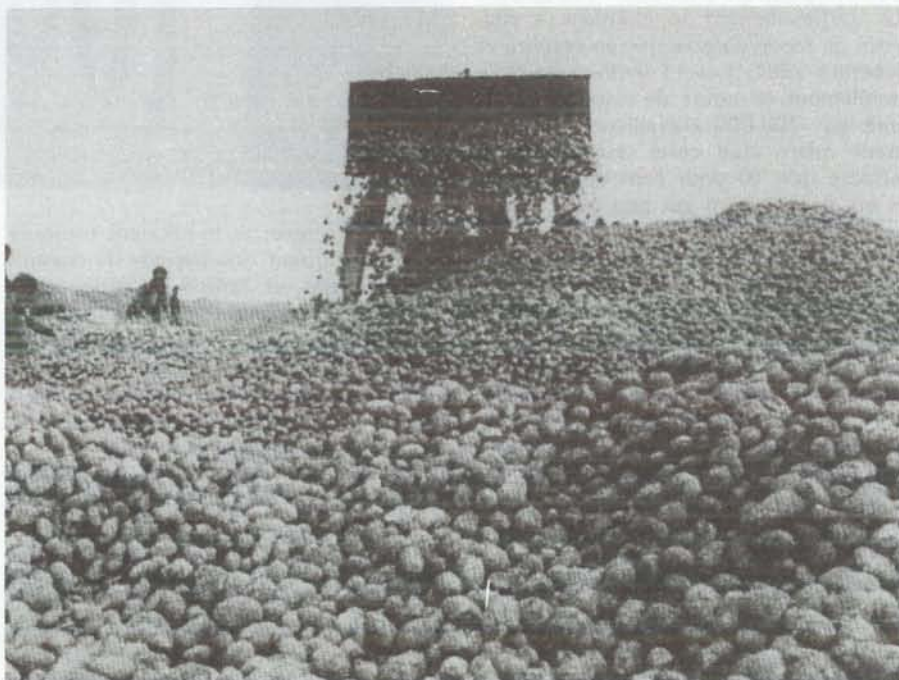
Tableau 2

Evolution des différences de productivité du capitalisme espagnol

	Différence de productivité en 1963 (en pour cent)	Réduction des différences (en pourcentage)		Rapport entre la croissance des salaires et celle de la productivité	
		1963-1973	1974-1980	1963-1973	1974-1980
USA	83,5	-7,3	-7,5	-0,7	-0,5
Japon	14,3	37,2	-1,7	0,8	-0,4
Allemagne	64,7	-3,9	-2,5	1,7	0,7
France	64,7	-3,9	-3,6	1,1	1,5
Angleterre	56,1	-13,0	-15,9	0,4	0,6
Italie	47,0	-1,4	-8,4	1,8	1,5
Canada	80,2	-7,4	-8,6	1,3	0,7
les 7 Grands	71,0	-5,8	-5,0		
Espagne				0,5	1,1

Note :

La différence de productivité a été définie comme le pourcentage qui indique dans quelle mesure la productivité espagnole (définie comme le PIB par employé au prix et au taux de change de 1970) est plus faible par rapport à chacun des pays. Pour son évaluation on a utilisé : OCDE "National Account" et "Labour Force Statistic". Pour les dernières années on a utilisé : OCDE "Economic Outlook".



bataille liée aux restructurations et qui supposent dans tous les cas une diminution brutale des effectifs. Ces secteurs coïncident fondamentalement avec les grands bastions du mouvement ouvrier et les luttes récentes permettent de penser que ces restructurations ne seront pas faciles et que leurs résultats ne seront pas aussi bons que ceux que souhaitent les capitalistes. De toutes façons l'enjeu pour le mouvement ouvrier est très important dans cette nouvelle étape de la politique de la bourgeoisie pour surmonter la crise.

La conclusion de ce qui précède est évidente. **Pour sortir de la crise le capitalisme espagnol doit encore réduire substantiellement le niveau de l'emploi et permettre une augmentation considérable du chômage.** Il est évident que le niveau atteint par ce dernier est une cause permanente de tension sociale. Mais aucune politique de la bourgeoisie ne sera

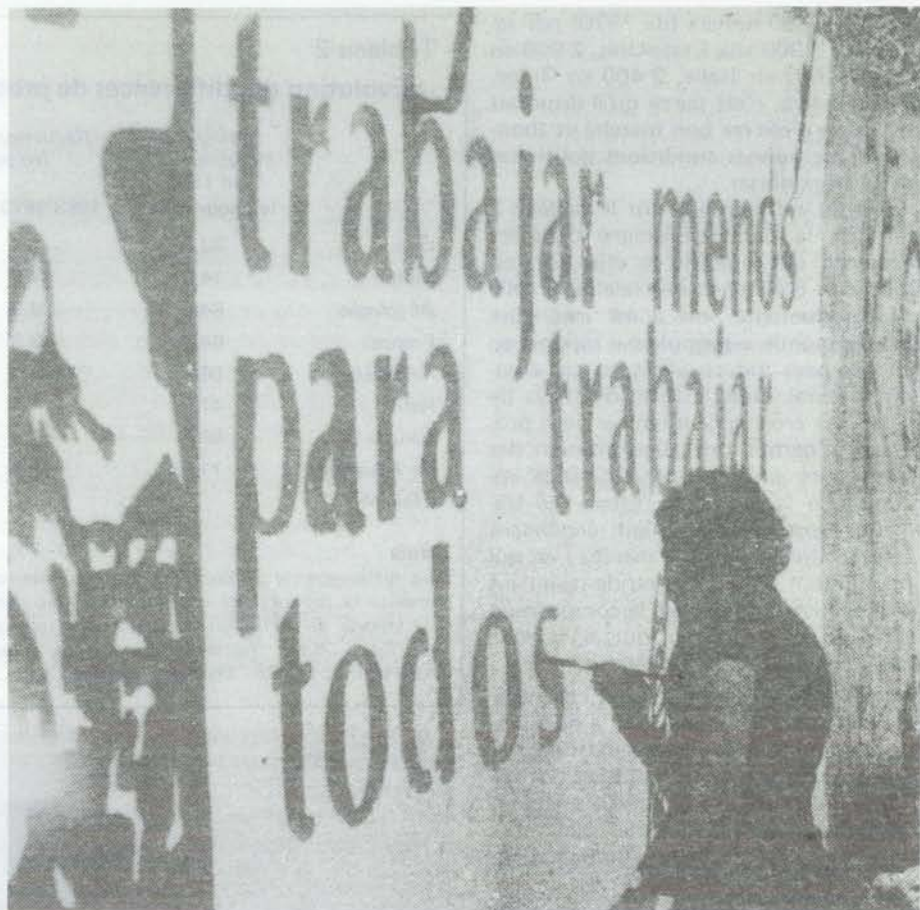
capable d'empêcher son développement parce que cela se heurterait aux besoins objectifs du Capital. Quand les économistes bourgeois et réformistes parlent de réduire les salaires réels pour réduire les coûts en travail et stimuler la demande de main-d'œuvre, ce qu'ils font essentiellement c'est favoriser les réajustements dont les capitalistes ont besoin en démobilisant les travailleurs et en permettant ainsi que les restructurations soient menées à bien. Aucune baisse des salaires ne va empêcher le chômage d'augmenter. Elle favorisera au contraire encore plus la baisse de l'emploi par les effets qu'elle aura sur la consommation et le niveau d'activité. Au moins sur ce point il n'y a pas de place pour le réformisme : ou l'on favorise les processus de réajustement capitalistes et l'on permet la croissance du chômage, ou on lutte contre cette logique et on résiste aux attaques du Capital. Il n'y a pas de troisième voie.

Les perspectives de l'emploi et les répercussions sociales du chômage

L'Accord National sur l'Emploi signé en juin 1981 précise que pour maintenir l'emploi à la fin de l'année 1982 au même niveau qu'au moment où l'accord a été signé il faudra créer 350 000 postes de travail. Il est évident que cela ne sera pas le cas. Le budget de l'Etat récemment approuvé et les perspectives économiques ne le permettent pas, et le patronat n'est pas disposé — et ne peut pas — le faire. Mais ce qui se prépare est indiqué par le fait qu'on affirme que pour maintenir l'emploi à son niveau actuel il faille créer des emplois en si grand nombre. Les syndicats en signant cet accord ont admis par conséquent que les licenciements vont continuer avec intensité. Et en effet, ils ont continué. Le nombre d'emplois a diminué de 196 000 personnes pendant les neuf premiers mois de 1981 et les indicateurs disponibles permettent de supposer que pour le dernier trimestre de l'année il pourrait y en avoir 100 000 de plus. Officiellement le chômage a augmenté de façon comparable en octobre et novembre 1981. Les 11 secteurs en crise actuellement en cours de restructuration emploient 700 000 travailleurs. En supposant même que cette restructuration n'affecte que 10 pour cent des effectifs (ce qui évidemment est peu par rapport aux plans de la bourgeoisie), ceci représenterait dans un premier temps une perte de 70 000 emplois. Il faudrait ajouter à cela la disparition incessante d'entreprises petites et moyennes qui sont condamnées à une disparition irrémédiable avec la reconversion de ces secteurs. Comme nous l'avons vu auparavant, la seule solution pour que le capitalisme espagnol augmente sa productivité c'est le dégraissage des effectifs, le remplacement des hommes par des machines et par conséquent l'augmentation du chômage.

Mais si les travailleurs ne mettent pas un frein à ce processus le chômage continuera à augmenter vertigineusement. Il faut tenir compte en plus du fait que l'agriculture va continuer à libérer de la main-d'œuvre (des facteurs conjoncturels comme la sécheresse peuvent renforcer cette tendance) et ne pas oublier que les jeunes (hommes et femmes) qui sont hautement scolarisés arrivent sur le marché du travail. Pendant les neuf premiers mois de 1981, pour la première fois depuis le Pacte de la Moncloa, le chômage a augmenté plus que l'emploi n'a diminué (258 000 personnes au lieu de 196 000 personnes) alors que le chômage de ceux qui sont à la recherche d'un premier emploi (131 000) a augmenté davantage que le chômage de ceux qui ont perdu leur poste de travail (127 000).

Le caractère dévastateur et terrible du chômage nous amène à examiner ses répercussions sociales. En ce sens, ce qui saute aux yeux de prime abord, c'est le manque relatif de conflits engendrés par un problème de cette ampleur. Il y a quelques années, quand les marxistes envisageaient une évolution de l'emploi



aussi défavorable, ils le faisaient toujours en pronostiquant une période de convulsions sociales et politiques provoquées directement par le chômage. Pourtant les événements ont été beaucoup plus tumultueux que ce qui était prévu. Ceci ne signifie pas pour autant que des tensions et des conflits importants (c'est le cas des journaliers andalous par exemple) ne se soient pas produits et que l'instabilité politique et sociale ne soit pas déterminée en partie par la situation de l'emploi. Pour le reste, le passé ne peut préjuger du futur. Parmi les raisons qui expliquent le calme social relatif qui règne jusqu'à présent (même si les dernières semaines marquent un changement significatif dans la riposte du mouvement ouvrier) il faut signaler que la gravité du chômage a été atténuée précisément par sa composition. En effet 58 pour cent des chômeurs sont des jeunes de moins de 24 ans et 60 pour cent sont non pas des chefs de famille mais les enfants de ces derniers. Il ne fait pas de doute que cette forte composante jeune a atténué les effets du chômage.

On pourrait en dire autant des femmes qui représentent 33 pour cent des chômeurs alors qu'elles sont 24 pour cent de la population active. Par conséquent la population adulte n'a pas été aussi affectée que ne pourraient le laisser penser les statistiques sur le chômage. De fait il n'y a que 28 pour cent des chômeurs qui soient chefs de famille, il n'y a que 19 pour cent de chômeurs dont la famille ne travaille pas et parmi ces derniers il y en a une proportion importante dont l'un des membres bénéficie de l'assurance contre le chômage. Il faut signaler de plus que, bien que 40 pour cent des chômeurs

n'aient jamais bénéficié de l'assurance — chômage, ce pourcentage n'est que de 26 pour cent pour les plus de 40 ans qui sont donc mieux protégés. Tout cela fait que les chômeurs sont dans une situation de pauvreté relative et non absolue. Une enquête récente a montré que la majorité d'entre eux possède un réfrigérateur, un lave-linge, une télévision en noir et blanc; plus même, plus de la moitié ont une voiture et leur propre logement et tout cela avec un niveau d'endettement qui n'est pas beaucoup plus important que celui des travailleurs qui ont un emploi. Il y a donc eu une série de mécanismes sociaux qui ont contribué à limer les conflits qui auraient pu découler de l'existence d'un chômage aussi important.

Il faut également prendre en considération la façon dont le chômage s'est développé. Nous avons déjà signalé l'importance du nombre de jeunes à la recherche d'un premier emploi, mais si l'on examine la situation des travailleurs qui sont au chômage à la suite d'un licenciement, le chômage a affecté en premier lieu ceux dont le niveau de formation était le plus bas (79 pour cent de ces chômeurs ont fait des études primaires et encore pas tous) de sorte qu'en général les ouvriers qualifiés, le noyau du prolétariat industriel au sens propre, ont été beaucoup moins affectés que les travailleurs temporaires et les manœuvres, qui représentent à eux seuls une proportion importante des chômeurs. De plus seuls 40 pour cent sont au chômage après un licenciement (20 pour cent par arrêt volontaire et 40 pour cent parce que leur travail était terminé) et les licenciements n'ont pas en général touché les grandes entreprises et

les bastions du mouvement ouvrier. En effet 55 pour cent des chômeurs ont été licenciés collectivement après la faillite ou l'arrêt de l'activité de l'entreprise, ce qui ne s'est pas encore produit dans les grandes entreprises, et seulement 23 pour cent des chômeurs ont perdu leur emploi alors qu'ils travaillaient dans des entreprises de plus de 50 salariés. Enfin plus de 60 pour cent ont été indemnisés.

Cependant si le chômage ne s'est pas encore nourri des bastions du mouvement ouvrier, les choses commencent à changer comme nous l'avons déjà dit. D'après l'enquête que nous avons déjà citée, le taux de chômage est actuellement supérieur de 3,5 pour cent par rapport au taux officiel, soit environ 18 pour cent de la population active, chiffre à la connotation tiers-mondiste. De plus le chômage de longue durée augmente et 33 pour cent des chômeurs sont depuis plus d'un an à la recherche d'un emploi sans en trouver. **Le chômage a eu des conséquences importantes sur l'état d'esprit des travailleurs** : 77 pour cent pensent qu'ils ne vont pas trouver de travail dans les mois qui viennent, 50 pour cent

accepteraient du travail dans une autre province, 83 pour cent accepteraient un emploi moins qualifié que celui qu'ils avaient ou qu'ils pourraient effectuer et 80 pour cent accepteraient de travailler au salaire minimum. **La crainte de perdre son travail s'est répandue même parmi ceux qui en ont encore un** : 33 pour cent de la population pense que le chômage est le problème qui la touche le plus personnellement et 24 pour cent disent avoir peur de perdre leur emploi. Enfin le chômage commence à toucher des emplois et des niveaux de revenus plus élevés que dans la période précédente. **Ceci signifie que le chômage a miné les capacités de combat de la classe ouvrière (ce qui se traduit aussi dans les revendications et dans les accords) et donne un caractère défensif à ses luttes. Mais cela a aussi des effets opposés.** Les travailleurs ont la conviction que le chômage va continuer à augmenter et qu'il n'est pas possible de trouver un nouvel emploi, ils ont les idées claires sur ceux qui sont responsables de la situation (dans l'entreprise citée, environ 80 pour cent sont convaincus que ce sont les patrons et l'Etat qui sont

responsables du chômage, 32 pour cent pensent que c'est la crise économique et 12 pour cent que ce sont les travailleurs eux-mêmes). Tout ceci ajouté à l'ampleur des attaques du patronat surtout en ce qui concerne la restructuration des entreprises en crise, provoque **des réactions combatives et surtout d'importants mouvements de solidarité. Ils permettent d'espérer que s'ouvre une nouvelle étape de luttes de classes dans l'Etat espagnol après les reculs des travailleurs pendant les quatre dernières années.** Les poches de chômage dans les régions agricoles comme l'Andalousie ou l'Extrémadoure sont d'autre part des foyers explosifs qui posent un problème au capitalisme espagnol.

Cet article ne prétend pas tirer des conclusions politiques de l'analyse du chômage et des sombres perspectives de son évolution. Mais il ne fait aucun doute que le chômage jouera un rôle essentiel dans l'évolution des événements politiques et sociaux dans un proche avenir.

J. ALBARRACIN et P. MONTES
décembre 1981

ABONNEZ - VOUS A :

Quatrième Internationale

SOMMAIRE

avril-mai-juin 1982

EDITORIAL :

Leçons de Pologne

Y. Sakai - L'impérialisme japonais dans l'Est asiatique

G. Taut et M. Warshawsky - Origines et dynamique du sionisme (suite du n° 7)

Livio Maitan - Quelques notes sur la social-démocratie hier et aujourd'hui

Luis Vitale - Passé et présent de la social-démocratie en Amérique latine

Daniel Ben Saïd - La question du Front populaire et la scission du Comité International

Francis Sittel - Mythes et réalités de l'Eurocommunisme

ARCHIVES DU MARXISME

Christian Rakovsky - Discours au XII^e Congrès du P.C.U.S. (extraits)

TARIFS

ABONNEMENTS : 1 AN,
4 NUMEROS

FRANCE

Ab. ordinaire 70 francs français
Ab. soutien 140 francs français

Chèques à l'ordre de :

P.E.C.

2, rue Richard Lenoir
93100 MONTREUIL
FRANCE

AUTRES PAYS

Ab. ordinaire 500 francs belges
Ab. soutien 1 000 francs belges
Par avion 600 francs belges
Mandats, virements, chèques pour le compte CGER n° 001-1020473-12 de
Quatrième Internationale
12, rue de la Buanderie
1000 BRUXELLES
BELGIQUE

