



Au fil des jours

- La Grande Relève - N° de 1935 à nos jours... - De 1998 à 2009 - Année 2008 - N° 1085 - mars 2008 -

Date de mise en ligne : lundi 31 mars 2008

Description :

Dans sa chronique, Jean-Pierre mon dénonce l'arrogance de constructeurs automobiles qui affichent n'avoir cure de la pollution, mais il se réjouit de voir que l'amélioration des conditions de travail en Chine pourrait être un coup de frein aux délocalisations.

Copyright © Association pour l'Économie Distributive - Tous droits réservés

Une grande première

C'est devenu une constante dans la vie politique : la droite en général et les industriels en particulier n'aiment pas l'écologie, quoi qu'ils en disent. En janvier dernier, M. Wendelin Wiedeking, patron de la firme automobile allemande Porsche, a vivement reproché à Nicolas Sarkozy et à Romano Prodi, à l'époque encore chef du gouvernement italien, d'appuyer le projet de la Commission européenne d'imposer d'ici à 2012 un seuil maximum d'émission de CO2 de 120 grammes par kilomètre. Selon lui cette décision « épargne les constructeurs automobiles du sud de l'Europe et accable uniquement les constructeurs allemands ». On sait en effet que les Allemands se sont spécialisés dans la construction de voitures de grosse cylindrée, notamment Porsche avec sa 911 et son 4 x 4 Cayenne. La première est équipée d'un moteur de 3,8 litres de cylindrée qui émet au moins 272 grammes de CO2 au kilomètre, la seconde d'un moteur de 4,8 litres qui rejette plus de 329 grammes de CO2 au kilomètre.

C'est, on le voit, bien loin des 120 grammes que veut imposer la Commission.

Et ne voilà t-il pas que le maire de Londres, Ken Livingstone, (très connu aussi sous le nom de Ken le Rouge) vient de décider de tripler la taxe de circulation en centre-ville pour les véhicules les plus polluants : à partir du 27 octobre, les propriétaires des véhicules émettant plus de 225 grammes de CO2 par kilomètre paieront 25 livres (33 euros) par jour au lieu de 8 livres (10,56 euros) actuellement, les conducteurs de véhicules moins polluants, eux, être exonérés de taxe. Cette décision a fait bondir les dirigeants de Porsche. Ses conseillers juridiques ont écrit très officiellement au maire de Londres pour le faire revenir sur sa décision et le directeur de Porsche en Grande-Bretagne, M. Andy Goss, lui a donné deux semaines pour qu'il change d'avis sous peine de poursuites judiciaires. Ça serait là une grande première car jamais un constructeur automobile n'avait attaqué les décisions de protection de l'environnement prises par une ville. Selon Porsche cette taxe pénaliserait toute une population qui a pleinement réussi et dont la réussite financière profite à toute la ville : « Ces gens là réfléchiront à deux fois pour venir s'installer à Londres, s'ils doivent devenir des vaches à lait », a déclaré M. Goss au Financial Times. Quand on sait que ces "gagneurs", notamment les nombreux traders de la City, n'hésitent pas à payer les Porsche en question respectivement 105.600 euros et 66.000 euros, on peut penser que dépenser 33 euros de plus par jour ne les mettra pas sur la paille...

D'autant qu'on peut se demander où pourront se réfugier ces malheureux, car leur vie va, semble-t-il, devenir aussi difficile un peu partout en Europe occidentale : en France, il faut payer une surtaxe de 2.600 euros pour une Porsche Cayenne S, en Espagne la taxe sur son prix de vente est passée depuis le 1er janvier de 12 % à 14,75 % et aux Pays-Bas le gramme de CO2 au dessus de 232 grammes par kilomètre se paiera 110 euros, ce qui équivaudra à une taxe de 13.600 euros sur la Porsche Cayenne.

De quoi donner envie, à ceux qui peuvent, de rouler à bicyclette !

La fin du paradis ?

Les sociétés coréennes commencent à quitter la Chine, certaines même, suivant le bon exemple donné par certains patrons occidentaux, déménageant à la cloche de bois. Ainsi, dans la province du Shandong qui accueille 50 % des investissements directs coréens, 103 des 119 usines situées près de Qingdao auraient, sans crier gare, fermé leurs portes en laissant une ardoise derrière elles. À Yantai, toute l'équipe coréenne d'encadrement de Segang textile a disparu en abandonnant 3.000 employés chinois. Du coup, les autorités coréennes en Chine (ambassade, consulat,

Chambre de commerce, agence pour la promotion du commerce et des investissements, etc.) se mobilisent pour aider les entrepreneurs coréens en difficulté et réfléchissent à la manière de pénaliser les entreprises qui quitteraient illégalement la Chine. « Il s'agit de s'assurer que les sociétés sud coréennes opérant en Chine ne pâtissent pas de la publicité négative due aux actions d'une poignée d'entre elles [...] et que les entrepreneurs coréens ne soient pas retenus par des employés chinois » explique le chef du bureau de la coopération du ministère du commerce coréen. Les employés chinois deviennent en effet de plus en plus suspicieux.

Cette fuite des sociétés coréennes s'explique d'abord par la montée des coûts en Chine, notamment de ceux de la main d'oeuvre ; ensuite par la nouvelle loi sur les contrats de travail entrée en vigueur le 1er janvier 2008 et par l'application, à partir du mois de mai 2008, d'un ensemble de mesures facilitant les possibilités de recours des ouvriers chinois dans les conflits sociaux. Enfin, le passage de 15 à 25 % de l'impôt sur les bénéfices des sociétés étrangères et la suppression des exemptions auxquelles elles avaient droit ont effrayé bon nombre d'employeurs coréens.

Alors qu'au nom de la compétitivité, les gouvernements des pays occidentaux s'efforcent de détruire leurs codes du travail jugés trop protecteurs pour les salariés, la Chine introduit petit à petit des dispositions sociales pour protéger ses citoyens des diktats patronaux.

Mais où va-t-on, si on ne peut plus délocaliser tranquillement ?

Décidément la vie devient de plus en plus difficile pour les patrons !