



Le stade Stellantis du capitalisme

Nicolas Latteur ■ novembre 2024

Carlos Tavares, dirigeant du groupe automobile Stellantis¹, a perçu en 2023 une rémunération de 36,5 millions d'euros. Que disent ces salaires indécents du capitalisme contemporain ?

Alors que dans de nombreux pays, dont la France, les salaires ne sont plus indexés et que leur évolution ne suit pas l'augmentation des prix, alors que depuis la création du groupe Stellantis, le nombre d'effectifs a été réduit de 8,8% (soit 26.000 postes), Carlos Tavares, comme de nombreux dirigeants à la rémunération plantureuse est, bien évidemment, sûr de son bon droit. Il considère qu'un tel montant n'est que la démonstration de son mérite puisque selon ses termes 90% de son salaire « est fait par les résultats de l'entreprise »².

Le discours dominant associe précisément la réussite économique des groupes et entreprises au tempérament de leurs dirigeants. Si elles affichent une forte croissance, c'est qu'elles profiteraient du « talent » et de l'« audace » d'hommes hors du commun, comme Carlos Tavares. Ce discours dominant se retrouve en particulier dans la presse économique. Carlos Tavares y est « souvent présenté comme un « *sauveur* » d'entreprises en perdition. Pas un simple patron, mais quelqu'un « *qui sait forcer le destin* » (*Les Échos*, 1er novembre 2019), le « *samouraï de l'industrie* » (*Le Monde*, 15 février 2023), un « *phénomène* » (*Challenges*, 22 février 2023). »³

Ce récit fabriqué de toute pièce a pour effet de rendre moins visible les coûts réels de la « compétitivité » qui enchante tant les médias et les logiques de domination que prolongent le capitalisme contemporain.

Les coûts de la compétitivité

Cette santé florissante qu'affiche Stellantis ne s'explique pas uniquement par les coups de maître de son « messie ».

Tout d'abord, le groupe a bénéficié d'une conjoncture favorable. La pandémie de la Covid-19 a permis aux constructeurs d'être généreusement arrosé d'argents publics via des prêts garantis et la mise en œuvre de systèmes de chômage partiel.

Ensuite, ces groupes ont su tirer parti de la pénurie des semi-conducteurs asiatiques. Cette dernière a entraîné une paralysie d'une partie de l'économie et notamment une raréfaction de l'offre de véhicules. Ils en ont profité pour augmenter leurs prix de vente et privilégier la production des véhicules les plus chers. « De sorte que la marge de Stellantis a quasiment doublé entre 2020 et 2021, pour atteindre 18 milliards d'euros, dont 8,5 milliards provenant d'une hausse des prix de vente et 3,3 milliards d'une part plus importante des véhicules à plus forte marge. »⁴

Mais Stellantis a fait encore mieux que d'autres grands groupes automobiles qui avaient déjà pu profiter de cette situation. Car ces résultats et le salaire du dirigeant qui l'accompagne ont un coût social exorbitant. Doper le taux de rentabilité du groupe passe par un traitement de choc qui repose

¹ Stellantis est un groupe automobile multinational italo-franco-américain, de droit néerlandais (le siège social est situé à Hoofddorp aux Pays-Bas), fondé le 16 janvier 2021 résultant de la fusion des groupes PSA et Fiat Chrysler Automobiles.

² Romaric Godin, « 100.000 euros par jour : ce que révèle la rémunération de Carlos Tavares », *Mediapart*, 17 avril 2024.

³ Alexis Moreau, « L'automobile à l'ère de Darwin », *Le Monde Diplomatique*, avril 2024, p. 12.

⁴ *Idem*, p. 12.

sur la hausse aux coûts, la mise en compétition internationale des salariés et la course à l'obtention des subventions publiques à travers le monde en mobilisant si nécessaire des discours de chantage à l'emploi.

Stellantis et Carlos Tavares ne sont pas les premiers à privilégier cette stratégie. Mais ils la déploient avec une intensité inédite. « En parcourant les rapports annuels du groupe, on découvre qu'en seulement deux ans plus de 26 500 emplois sont partis en fumée, ramenant le nombre total de salariés à environ 270 000 fin 2022. Dans le même temps, les effectifs de concurrents comme Toyota ou Volkswagen ont augmenté. Or une partie de la rémunération de M. Tavares dépend directement des « synergies » (ou économies) réalisées dans le cadre de la fusion. En 2022, atteindre ces objectifs a, par exemple, pu lui rapporter 2,2 millions d'euros »⁵

De plus, la taille du groupe depuis sa fusion joue en sa faveur. Plus grand monde n'a les moyens de dire non à Stellantis. Le groupe est en position de force et a droit de vie et de mort sur les sous-traitants et fournisseurs des chaînes de valeur qu'il contrôle et sur lesquelles il ne se prive pas de faire pression.

Il en est par exemple ainsi de « MA France », propriété du groupe CLN et sous-traitant du constructeur automobile. Placé en liquidation judiciaire en mai dernier, il laisse 280 salariés et 120 intérimaires sur le carreau. Il signe également l'arrêt de la dernière usine automobile de Seine-Saint-Denis. « Le site, spécialisé dans l'emboutissage de pièces pour voitures utilitaires, « *produisait à 80 % pour Stellantis et à 20 % pour Renault* », souligne Adel Zorgui, représentant syndical CGT de MA France. Une délocalisation en Turquie, où Stellantis doit ouvrir une usine en 2025, est selon lui la raison principale de la mise en liquidation judiciaire. « *C'est une fermeture organisée et planifiée par CLN et Stellantis* », affirme le syndicaliste. »⁶

Le géant automobile avait pour sa part « avancé des problèmes de « *rentabilité* » de son sous-traitant liés au « *contexte inflationniste* » ainsi que « *des difficultés structurelles de compétitivité qui le handicapent dans l'acquisition de nouveaux marchés* ». »⁷

Ce discours et cette stratégie sèment le désespoir comme sur ce site « MA France » où un travailleur, employé depuis plus de trente ans, s'est aspergé d'essence et a été secouru par ses camarades alors qu'il tentait vraisemblablement de s'immoler.

Dans les usines, la réduction draconienne des effectifs et l'intensification du travail mettent les salariés à rude épreuve. Le PDG Carlos Tavares n'a fait que radicaliser des tendances à l'œuvre depuis des années : réduction des temps de repos, de déplacement et de récupération.

Devenu selon ses propres termes « psychopathe de la performance », il décrit la période comme chaotique et remplie d'opportunités, typiquement « darwinienne »⁸, mobilisant ainsi avec radicalité le discours de l'adaptation sous peine d'être abandonné au bord de la route de la gagne.

⁵ *Idem*, p. 12.

⁶ Cécile Hautefeuille, « Un ouvrier s'asperge d'essence dans l'usine occupée d'un sous-traitant de Stellantis », Mediapart, 16 août 2024.

⁷ *Idem*.

⁸ Alexis Moreau, « L'automobile à l'ère de Darwin », *Le Monde Diplomatique*, avril 2024, p. 12. La référence au célèbre biologiste du 19^{ième} siècle Charles Darwin naturalise son exigence d'adaptation à un univers dans lequel les salariés ne pourraient peser. Elle mobilise également le récit de la sélection naturelle pour indiquer que les éléments jugés les plus faibles ne pourront que disparaître.

Ce management « darwinien » passe par l'accentuation de la mise en concurrence de ses usines, avec la répartition des volumes de production comme instrument de chantage. Le dirigeant entend fixer les règles du jeu et évaluer la disponibilité des syndicats à tout concéder sur l'autel de la compétitivité et les niveaux des aides publiques possibles.

Les Etats capitalistes restent, même dans le cas de Stellantis, attachés à la défense des intérêts de leurs industries et groupes nationaux. Comme le signalait déjà Michel Husson, « La prise de distance vient plutôt du fait que les grandes entreprises ont le marché mondial comme horizon et que l'une des sources de leur rentabilité réside dans la possibilité d'organiser la production à l'échelle mondiale de manière à minimiser leurs coûts et à localiser leurs profits dans les paradis fiscaux. Elles n'ont aucune contrainte les forçant à recourir à l'emploi domestique, et leurs débouchés sont en grande partie déconnectés de la conjoncture nationale de leur port d'attache. Cela veut dire que la faible croissance du marché intérieur d'un pays est supportable pour les entreprises de ce pays, à partir du moment où elles disposent de débouchés alternatifs sur le marché mondial. La tâche des États, et c'est particulièrement vrai en Europe, n'est plus tellement de défendre leurs « champions nationaux » mais de tout faire pour attirer les investissements étrangers sur leur territoire. Cette organisation de la production mondiale a été rendue possible et construite par des décisions politiques visant à renverser tous les obstacles à une libre circulation des capitaux à travers le monde. Elles ont été mises en œuvre par des institutions et des traités internationaux, et souvent imposées aux pays dépendants sous forme de plans d'ajustement structurels. »⁹

Loin des exigences écologiques et sociales de la période contemporaine, le « stade Stellantis du capitalisme » déploie un néolibéralisme autoritaire d'une violence inédite et sème le désespoir. Trop longtemps ignorée, la question du travail doit être portée au cœur du débat public. Il généralise l'expérience de l'injustice sociale pour des pans entiers des classes salariées. Or, comme le précise les animateurs des Assises de la santé et de la sécurité des travailleurs et des travailleuses, « le vote d'extrême-droite se nourrit des effets délétères du management autoritaire, d'une division du travail qui réserve les pires conditions aux femmes, aux précaires, aux immigré·es, du détricotage des droits au travail, à la retraite et à l'assurance-chômage. »¹⁰

C'est bel et bien la perpétuation des rapports sociaux de domination qui est en jeu.

Domination et encadrement capitaliste

La somme que représente le salaire annuel de Carlos Tavares dépasse l'entendement. D'autant qu'une grande partie de ses dépenses sont à la charge de l'entreprise.

Pourtant cette somme remplit bien une fonction sociale centrale. Elle permet d'accéder aux dépenses luxueuses et à la distinction sociale. Elle permet une puissance sociale et constitue une démonstration du pouvoir de ceux que le capitaliste mandate à l'exercice du pouvoir sur le travail.

⁹ Michel Husson, « Crise économique et désordres mondiaux », 20 septembre 2018, <http://hussonet.free.fr/desordre18.pdf>

¹⁰ Assises de la santé et de la sécurité des travailleurs et des travailleuses, *Contribution au débat*, 14 juin 2024, <https://assises-sante-travail.ouvaton.org/category/assises-sante-travail/>

Car si Carlos Tavares est bel et bien salarié mais sa position dans la division du travail et sa rémunération le rapproche des détenteurs de capitaux. Sa rémunération, tout comme celle du capital, intervient majoritairement après la production de profit et est alignée sur cette production. « On conçoit alors immédiatement la distinction centrale entre les deux types de salariés : l'un est une « charge » pour le profit, l'autre est rémunéré sur la réalisation de ce profit, donc sur la minimisation de cette charge. Autrement dit, le caractère formel du salariat de Carlos Tavares n'implique pas que ce dernier se situe du côté du travail. Il est *de facto* un agent du capital et c'est pour cette raison que sa rémunération peut être assimilée à celle des actionnaires. Le salaire de Carlos Tavares n'est donc pas qu'un scandale moral, c'est aussi et peut-être surtout le rappel du mécanisme profond de domination sociale dans lequel nous nous trouvons. »¹¹

Carlos Tavares est un éminent représentant de la « classe de l'encadrement capitaliste »¹² à l'heure du capitalisme actionnarial. Ses membres ont pour fonction sociale d'encadrer, de contrôler, d'évaluer, d'organiser et de régenter le travail. Le discours de cette classe de l'encadrement capitaliste est par conséquent directement lié à un rapport de domination. Ils portent la marque de la division de la société en classes sociales. L'approfondissement de la division du travail et les transformations du capitalisme ont conduit à l'émergence de cette classe de l'encadrement capitaliste. Une attention particulière lui sera portée. Dominée par la classe capitaliste mais dominant la majeure partie du salariat, elle est affectée essentiellement à des tâches de gestion et de contrôle dans différents champs de la société : « dans la division sociale du travail, elles remplissent des fonctions d'encadrement : ce sont elles qui conçoivent, contrôlent, inculquent, légitiment les différents rapports de domination par l'intermédiaire desquels se reproduit le capital. Et ce aussi bien dans les appareils d'Etat et dans la société civile que dans les entreprises. D'où ma dénomination d'encadrement capitaliste à leur sujet. »¹³

Carlos Tavares et les siens revendiquent des salaires indexés à leur capacité à produire du profit. C'est pour cela qu'il n'y a pas de contradiction dans la logique du capitalisme entre la croissance de la rémunération de Carlos Tavares et les suppressions d'emploi ou la faiblesse des salaires dans le groupe. Les dirigeants font fonctionner la logique capitaliste de l'accumulation et sont donc eux-mêmes sous la domination permanente non seulement de cette logique mais aussi de la classe capitaliste elle-même. Il s'agit bien d'une catégorie particulière, dominé par un pouvoir plus grand qu'eux qui leur intime de déclarer la mobilisation générale et dominant ceux censés y répondre et se mettre en ordre de marche pour servir l'accumulation du capital.

¹¹ Romaric Godin, « 100.000 euros par jour : ce que révèle la rémunération de Carlos Tavares », *Mediapart*, 17 avril 2024.

¹² Alain Bihr, *Entre Bourgeoisie et Proletariat. La classe de l'encadrement capitaliste*, Paris, L'Harmattan, 1985.

¹³ Alain Bihr, « Encadrement capitaliste et reproduction du capital : Vers un nouveau paradigme marxiste des rapports de classes. », http://classiques.uqac.ca/contemporains/bihr_alain/encadrement_capitaliste

Exploitation et prédatons

Le « stade Stellantis du capitalisme » poursuit bel et bien les logiques d'exploitation et de prédatons propres au capitalisme. Dans sa version néolibérale, la classe de l'encadrement capitaliste tente d'assurer la subordination de l'ensemble de la société à l'accumulation du capital.

Mais les rémunérations octroyées ne sont pas qu'un problème moral. Elles accaparent les forces vives de la société vers la production d'un profit destructeur d'un point de vue social et écologique. Pire même, elles participent à une logique qui empêche la réalisation d'une alternative écologique et sociale viable. En mobilisant les Etats et en obtenant d'eux de gigantesques avantages fiscaux, ils organisent la condamnation des sociétés au servage pour dettes.

L'organisation de mouvements sociaux pluriels et autonomes est plus que jamais une nécessité et une condition pour construire des alternatives aux logiques d'accumulation du capital toujours plus avides de rentabilités et toujours plus aveugles aux dégâts écologiques et sociaux qu'elles produisent.

Même si aujourd'hui la machine se grippe quelque peu. En effet, le constructeur automobile Stellantis a publié des résultats en forte chute au premier semestre 2024, freiné par une baisse des ventes en Europe comme en Amérique du Nord. « Le bénéfice net du constructeur s'est élevé au premier semestre à 5,6 milliards d'euros, une chute de 48% par rapport au bénéfice record de 10,9 milliards réalisé début 2023. » Sur un marché automobile atone, le chiffre d'affaires du constructeur a lui baissé de 14% sur un an, à 85 milliards d'euros, a annoncé jeudi le groupe automobile franco-italo-américain. Le bénéfice et ces ventes sont inférieurs aux attentes des analystes de Bloomberg et FactSet. L'action du groupe perdait 8,87% à la Bourse de Paris à 15H15, à 16,65 euros. Stellantis passe par une « période de transition très chahutée » mais compte se rétablir dès le second semestre, a commenté jeudi le directeur général du constructeur, Carlos Tavares, lors d'une conférence de presse. »¹⁴ Les dirigeants de Stellantis espèrent cependant que le lancement de nouveaux modèles fera repartir les résultats du groupe vers le haut. Qu'à cela ne tienne, ils auront absorbé des quantités gigantesques d'argent public et nous aurons éloigné un peu plus d'un monde viable et soutenable. Comme le soulignait Marx, « Dans toute affaire de spéculation, chacun sait que la débâcle viendra un jour, mais chacun espère qu'elle emportera son voisin après qu'il aura lui-même recueilli la pluie d'or au passage et l'aura mise en sûreté. Après moi le déluge ! Telle est la devise de tout capitaliste et de toute nation capitaliste. »¹⁵

¹⁴ Agence France Presse, « Un gros coup de frein pour Stellantis au premier semestre », Mediapart, 25 juillet 2024.

¹⁵ Karl Marx, Le Capital, Livre I, p.