



Extrait du Association pour l'Économie Distributive

<http://www.economiedistributive.fr/Au-fil-des-jours,2019>

Au fil des jours

- La Grande Relève - N° de 1935 à nos jours... - De 1976 à 1987 - Année 1981 - N° 788 - avril 1981 -

Date de mise en ligne : vendredi 24 octobre 2008

Date de parution : avril 1981

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

Mourir de faim et de froid Ã cause du chÃmage, c'est pour la police une mort naturelle : licenciÃ© par Peugeot en juillet 1979, un jeune homme de 25 ans a ÃtÃ© dÃ©couvert mort de faim et de froid dans un hangar qui lui servait d'abri. Il ne pesait plus qu'une quarantaine de kilos. C'est un huissier qui a dÃ©couvert son corps en venant lui notifier une citation Ã comparaÃtre devant le tribunal. L'enquÃte de police a conclu « mort naturelle ».

*

A Blois, c'est un jeune pÃre de famille de 25 ans qui s'est donnÃ© la mort en se tirant un coup de carabine en plein coeur. Il Ã©tait au chÃmage depuis huit mois et, venant de perdre son indemnitiÃ©, il n'avait plus aucune ressource.

*

Mais tout cela n'est que pÃriphÃ©rie subalterne : Giscard s'occupe activement de rÃ©soudre le problÃme de l'emploi pour les jeunes. AprÃs tout, ils n'avaient qu'Ã attendre un peu, non ?

*

La C.G.T. a organisÃ© une grande manifestation pour dÃ©fendre l'industrie automobile franÃ§aise. Entre autres arguments, elle soutient que le parc automobile franÃ§ais a six ans d'Ãge et doit donc Ãtre renouvelÃ©. Ne vaudrait-il pas mieux construire des voitures qui durent plus longtemps ? Au mÃme moment, G. Marchais dÃ©clarait qu'il faut s'attaquer avec rigueur Ã l'Ãlimination de tous les gÃchis du systÃme actuel : gaspillage de matiÃres premiÃres, etc... La C.G.T. donne l'exemple.

*

Les AmÃ©ricains sont de plus en plus mÃcontents de la politique japonaise d'exportations d'automobiles et de moyens de dÃ©fense. En effet, les divergences d'intÃrÃt des deux pays restent de taille et menacent mÃme de dÃ©gÃner en crise politique. Les pressions en faveur de mesures protectionnistes s'accroissent et leur mise en place paraÃt inÃvitable. (Les Japonais occupent prÃs de 25 % du marchÃ© automobile amÃ©ricain). En 1980, l'industrie amÃ©ricaine a licenciÃ© plus de 200 000 ouvriers sur un total de 700 000 pendant que les Japonais vendaient 2,4 millions de voitures et de camions aux U.S.A. Certains hommes politiques et dirigeants syndicaux poussent le gouvernement Ã adopter une lÃgislation limitant les importations de voitures japonaises Ã un niveau acceptable. Le problÃme risque d'Ãtre d'autant plus difficile, souligne le correspondant du « Monde » Ã Tokyo, qu'au Japon, comme sur les marchÃ©s europÃens, les fabricants sont confrontÃs Ã une « saturation du marchÃ© intÃrieur », poussent leurs exportations et cherchent Ã retarder l'ouverture de nÃgociations qui les limiteraient.

Autre point de friction amÃ©ricano-japonais : l'effort de dÃ©fense du gouvernement japonais, qui n'a prÃvu que 7,61 % d'augmentation des crÃdits correspondants, alors que les U.S. considÃraient qu'ils devaient au minimum en prÃvoir 9,7 %. Le chef du gouvernement japonais, M. Susuki, affirme qu'il ne faut pas s'attendre Ã voir le Japon assurer un rÃle militaire dans les relations internationales et qu'il reste trÃs attachÃ Ã sa politique antimilitariste et antinuclÃaire : « J'ai l'intention de dire franchement au PrÃsident Reagan que le Japon, nation pacifique, contribue Ã la promotion de la paix internationale par des mesures d'aides Ãconomiques et technologiques », vient-il de dÃclarer.

*

L'automobile aura pourtant une nouvelle jeunesse. Mais après 1990 et grâce à l'hydrogène. C'est ce que nous dit la revue « Energies » du 16 janvier 1981 : « Les progrès de la technologie permettant d'utiliser l'hydrogène comme combustible pour les transports, laissent penser que d'ici dix à quinze ans, les voitures pourront rouler à l'hydrogène. Il est même probable que la première génération sera commercialement disponible d'ici 1990. Le problème le plus important est celui du stockage qui doit être performant et sûr. Le principe dit « de l'éponge » a été retenu : il consiste à stocker l'hydrogène dans un métal éponge qui puisse le restituer à volonté. Une des éponges les plus intéressantes est constituée par un alliage de magnésium et de 10 % de lanthane-nickel. Le stockage de l'hydrogène à bord des véhicules pourrait se faire en utilisant la place du réservoir d'essence un réservoir hermétique rempli de poudre métallique absorbant l'hydrogène insufflé et le restituant au fur et à mesure des besoins.

*

En attendant, les pays arabes producteurs de pétrole ne savent pas quoi faire de leurs excédents de dollars. Alors ils en prêtent à tout le monde : l'agence monétaire de l'Arabie Saoudite prête discrètement des milliards de dollars à I.T.T., I.B.M., Dow Chemical... Les Koweïtiens détiennent pratiquement 5 % du capital des vingt premières banques américaines, un pourcentage très important du capital d'Eastern Airlines et de très gros paquets d'actions de Exxon, Texaco, Getty Oil, Mobil... La Libye possède 10 % du capital de Fiat ; les banques arabes ont de très grosses participations dans les industries de pointe japonaises. Les actifs de l'O.P.E.P., au total et en milliards de dollars, sont passés de 7 en 1963 à 100 en 1975, 160 en 1978, 343 en 1980. Les estimations prévoient 450 en 1981, 600 en 1982, ...plus de 1 000 en 1985. Autrement dit, les pays de l'O.P.E.P. sont en train de créer un nouveau système bancaire international qui leur facilitera la prise de contrôle des ressources financières mondiales d'ici à 1990.