



SOUS LES PAILLETES, LE SACCAGE DE NOS USINES

17 octobre
2024

SALON DE L'AUTOMOBILE

📍 PARIS EXPO - PORTE DE VERSAILLES

TOUS ENSEMBLE : DEFENDONS NOS EMPLOIS ET NOS DROITS !

Alors que le salon de l'automobile va servir de vitrine aux constructeurs, les travailleuses et les travailleurs du secteur en sont soigneusement écartés. Et pourtant, sans leur travail, le salon de l'auto ne pourrait pas exister !



Les Aides Publiques

Rien que sur la période de 2020 à 2022, c'est 5,8 milliards d'euros qui ont été injectés par les pouvoirs publics pour soutenir la filière automobile sans aucune contrepartie ou condition.

La communication de l'Etat et des acteurs de la filière automobile est très optimiste, avec la volonté de faire de la France, le premier pays européen pour fabriquer des véhicules électriques.

Mais on peut se demander avec qui ces mêmes acteurs comptent fabriquer ces deux millions de voitures électriques d'ici à 2030 ? Il ne se passe pas un jour sans qu'on nous annonce dans la presse des délocalisations, des fermetures d'entreprises, des plans de licenciements ou encore des plans de compétitivité qui rognent sur les conquies sociaux des travailleurs !

Evolution de l'emploi

Entre 2006 et 2021, l'emploi dans l'industrie automobile est passé de 289 000 à 175 000 salariés, soit une perte de 114 000 emplois (-40 %). Cela est dû à la stratégie de délocalisation dans les pays à bas coût. Dans son rapport, la PFA (Plateforme Automobile) estime que 80 000 emplois sont menacés avant 2030.

Renault, Stellantis et les principaux équipementiers imposent à tous les pans de la société, une stratégie exclusivement financière. Pour eux, les entreprises n'ont pas vocation à concevoir et à fabriquer des voitures soucieuses de l'environnement et qui répondent aux besoins des populations.

Leur vision très court-termiste consiste à vendre des véhicules à forte marge unitaire, qui sont fabriqués dans des pays à faible niveau social pour générer des profits aux taux jamais égalés.

L'Etat est bien-sûr complice, en attribuant des aides publiques sans aucune contrepartie, sans aucune condition, qui servent souvent à financer les délocalisations et les plans sociaux qui les accompagnent.

Balance commerciale

Le solde commercial du secteur automobile français a continué de se dégrader en 2023, atteignant MOINS 23,9 milliards d'euros. Depuis 2007, ce déficit ne fait que croître, alors que la balance était excédentaire.

Les donneurs d'ordres sont déchargés de leurs responsabilités sociales et environnementales, alors que leurs décisions participent à la désertification des territoires touchés par les fermetures d'entreprises.



Dans le secteur des fonderies, nous avons subi les fermetures des fonderies du Poitou, de la MBF, de la SAM, alors qu'elles pouvaient se reconverter. Les salariés et la CGT ont proposé des solutions de reconversion, toujours refusées par les donneurs d'ordres et par l'Etat.

Aujourd'hui, nous continuons à voir des entreprises liquidées, comme la dernière fonderie qui fabrique des jantes en aluminium Impériaux Wheels, MA France, usine d'emboutissage pour les véhicules utilitaires. Bien d'autres sont menacées, comme Tenneco, Walor, Snop, GMD, Inteva, JTEKT, entreprises sous-traitantes des grands donneurs d'ordres.

Renault et Stellantis, les principaux donneurs d'ordres, portent une lourde responsabilité sur la casse sociale. La pression est permanente sur les prix des pièces qu'ils achètent et sur les baisses de commandes par rapport au prévisionnel. Ils imposent des plans d'économies et de compétitivité aux sous-traitants, qui sont alors contraints d'accepter sous peine d'être blacklistés par les constructeurs ! C'est un droit de vie ou de mort ! La CGT soutient le projet de loi des GM&S, qui prévoit de redéfinir la relation entre les donneurs d'ordres et les sous-traitants.

Parc automobile

38,7 millions de voitures sont en circulation en France. La moyenne d'âge d'une voiture en France est de 11,3 ans. Le prix moyen des voitures neuves a bondi de 6% en 2023 en atteignant 35 474€

Si l'on en croit les responsables de ces grands groupes, ce n'est pas près de s'arrêter ! Stellantis prévoit de basculer 80% de ses sous-traitants dans des pays à bas coûts d'ici 2028. Tandis que Renault envisage de confier la conception de la future Twingo électrique à la Chine !

Production en France

En 2023, parmi les 10 voitures les plus vendues en France seules deux sont assemblées dans l'hexagone, la Peugeot 308 et le Peugeot 3008. La France produisait 3,5 millions de véhicules en 2004, elle en a produit en 2023 à peine 1,3 million. Son niveau le plus bas depuis 1962 !

Segment B

Le segment B (Renault Clio, Peugeot 208, Citroën C3) a été entièrement délocalisé par les constructeurs français, parce que ça ne serait pas rentable, pourtant Toyota fabrique la Yaris dans le nord de la France !



Macron parle de **2 MILLIONS** de voitures électriques assemblées en France à **l'horizon 2030**

D'une part, cela ne semble pas réaliste et d'autre part, avons-nous intérêt à produire deux millions de véhicules s'il n'y a plus d'équipementiers en France, et donc si toutes les pièces viennent de l'étranger ?

Le Mix énergétique

La CGT défend un modèle qui réponde aux besoins de mobilité de la population. Un petit véhicule électrique populaire à moins de 17 000, peut satisfaire 80% de nos déplacements. Un véhicule hybride, essence / électricité peut répondre aux besoins de déplacements plus longs, avec un meilleur score environnemental qu'un gros véhicule électrique qui serait sous-employé.

Les Kei-Cars

38% des voitures neuves vendues au Japon sont des petites voitures modernes, innovantes et modulables, thermiques ou électriques, appelées « Kei-Cars ». Elles sont entièrement fabriquées au Japon avec un prix de vente très abordable (17 000€).

Un modèle qui pourrait être appliqué en France, puisque les salaires et les taxes des japonais sont comparables à ceux de la France.



Il est urgent de stopper cette spirale, voulue par les actionnaires et les donneurs d'ordres, et de s'organiser pour garantir un avenir aux milliers de travailleuses et de travailleurs de la filière auto.

Nous devons nous mobiliser pour exiger une autre politique industrielle, qui prendrait en compte les besoins de la population en termes de mobilité, qui soutiendrait l'emploi en imposant la fabrication d'un petit véhicule électrique accessible en France.

NOS REVENDICATIONS

- ▶ **Conditionnalité des aides publiques** (5,8 milliards d'euros versés entre 2020 et 2022)
- ▶ **Arrêt des délocalisations**
- ▶ **Réduction du temps de travail à 32 heures sans perte de salaire**
- ▶ **Augmentation des salaires**
- ▶ **Amélioration des conditions de travail**
- ▶ **Retraite à 60 ans**
- ▶ **Production d'un petit véhicule électrique répondant aux besoins de la population**

La FTM soutient le projet de loi des GMS qui a pour objectif de mettre en avant la responsabilité des donneurs d'ordres vis-à-vis des sous-traitants, des emplois et des territoires.

Le collectif auto et la FTM CGT appellent l'ensemble des travailleuses et des travailleurs à se mettre en grève partout où c'est possible, et à participer au rassemblement :

 **au Salon de l'Automobile
Paris Expo, Porte de Versailles**

 **11h30, le jeudi 17 octobre 2024**

Tous ensemble pour défendre nos emplois et gagner de nouveaux droits.



Bulletin de participation

BULLETIN D'ADHÉSION

Je souhaite prendre contact me syndiquer

Nom Prénom

Adresse

Tél Entreprise email

A remettre à un syndiqué CGT de votre entreprise ou à envoyer à la FTM-CGT - Espace Vie syndicale, Case 433, 263 rue de Paris, 93514 Montreuil cedex | Fax : 01.55.82.86.53, mail : vie.syndicale@ftm-cgt.fr



**j'agis,
je m'engage,
je me syndique !**