



## Restructuration du secteur automobile : Ford, GM&S, Bosch, Delphi,... la CGT appelle à l'action !

# Manifestation

## le 25 octobre à Bordeaux à 13 h Place de la République!

**L**e manque de contrôle de l'argent public par l'Etat permet aux entreprises de délocaliser. Preuve en est avec la situation de l'entreprise FORD à Blanquefort (33), qui, après avoir perçu 12,5 millions d'euros en 2013, décide de délocaliser l'activité aux Etats-Unis en 2019 !

Malgré l'optimisation des coûts, l'augmentation de la rentabilité et des marges, les salariés se retrouvent pressés de toutes parts. Les premiers à payer le prix fort sont les précaires.

Entre 2008 (le début de la crise) et 2016, nous comptons 69 240 emplois liquidés dans le secteur de l'auto.

En dix ans à peine, le secteur, l'un des poids lourds de l'économie française, a vécu une véritable saignée.

Sa contribution au PIB a été divisée par deux et la filière affiche un déficit commercial depuis 2008.

Entre 2000 et 2012, l'hexagone est passé du 4<sup>e</sup> au 11<sup>e</sup> rang des pays producteurs d'automobiles et le nombre de voitures assemblées sur le territoire a été divisé par deux.

En 2016, le seuil des 2 millions d'immatriculations a été atteint. Par ailleurs, le nombre d'intérimaires dans l'industrie automobile passe de 18 936 en 2014 à 24 224 en 2015 soit une hausse de 27,93%. La progression de ces deux dernières années nous laisse penser que cette tendance reste constante.

L'exemple de Renault est très parlant avec des usines de production qui connaissent un taux de salariés précaires pouvant atteindre plus de 50%.

Cela se traduit par une perte de savoir-faire et de compétences, cette précarité accrue engendrant l'incapacité de répondre à la demande des clients ! Les délais de livraison n'ont jamais été aussi longs ! PSA mène la

même politique avec 17 000 emplois supprimés en France depuis 2013.

Le patronat se sent d'ailleurs si fort qu'il s'attaque à nos 76 conventions collectives.

Là encore, ce sont :

- nos salaires,
- nos primes,
- notre temps de travail,
- notre accès à la formation professionnelle,
- notre protection sociale complémentaire,
- nos conditions de travail qui sont visés.

La restructuration de la filière automobile française est dictée par les donneurs d'ordres, les constructeurs et les grands équipementiers Renault, PSA, Valeo, Bosch, Faurécia. Celle-ci est soutenue par les gouvernements successifs. Ces stratégies sont parfois subies, mais plus souvent accompagnées ou accélérées par les dirigeants et actionnaires des équipementiers de rang 1, 2, 3... Avec l'aide de montages financiers « légaux » comme les LBO, ainsi que les structures écrans, (comme les Holdings, SCI ou accords confidentiels) qui siphonnent les entreprises.

Les groupes du CAC40 ont redistribué à leurs actionnaires deux tiers de leurs bénéfices depuis le début de la crise, au détriment des investissements et des salariés.

### **Le secteur de l'emboutissage : un exemple concret de la fragilisation de l'industrie automobile française**

Depuis 2014, où l'on parle de reprise de l'activité automobile, cela n'a pas empêché les salariés de ce secteur de souffrir de la sous-charge. La sous-activité souvent organisée par les constructeurs n'a fait qu'amplifier

les difficultés économiques d'un secteur qui depuis longtemps, gagne «mal» sa vie (en terme de marge, mais pas en terme de rémunération des actionnaires).  
Pourtant, il s'agit bien d'un secteur sur lequel il serait possible de se battre sur des bases françaises, tant sur les prix (d'autant que le coût logistique des pièces embouties, peut être assez lourd), que sur les technologies. Les résultats et les indicateurs industriels de ces entreprises pourraient s'améliorer nettement, à condition d'avoir de la charge confiée par les donneurs d'ordres (dont l'activité est répartie à la hausse) et d'être dans des entreprises qui auraient les moyens et la volonté d'investir dans les moyens humains et techniques.

Mais les perspectives continuent de rester floues, sur les deux pans de la filière. Côté clients, la pression sur les prix ne s'assouplit pas ; le choix des approvisionnements sur les pays low-cost s'intensifie, en particulier chez PSA qui en fait un objectif en soi, préférant privilégier l'achat depuis ces pays, plutôt que de privilégier le savoir-faire et la qualité des entreprises implantées sur notre territoire, même si elles sont moins chères !

Leurs décisions pèseront aussi sur la filière dans les arbitrages entre les matériaux (acier/plastique, emboutissage à chaud/à froid), et dans leur politique de faire ou faire faire, en fonction de leur stratégie (moyens à consacrer, préservation ou non des emplois et des compétences...).

Nous dénonçons la concurrence des salariés d'un pays à l'autre, mais aussi d'une usine à l'autre. Produire pour les besoins de la population locale et assurer une bonne couverture sociale pour chacun des salariés européens est plus que nécessaire.

Où est la logique lorsque la Clio IV est fabriquée à 90% en Turquie, alors qu'en 2016, 121 152 Clios ont été vendues en France. La même année, 80 000 Nissan Micra étaient produites en France, pour seulement 8 344

vendues sur notre territoire.

Il faut prendre conscience que de nombreuses branches industrielles dépendent plus ou moins fortement de l'industrie automobile, d'ailleurs l'industrie automobile est le 1er client de la plasturgie, du caoutchouc industriel et les services industriels du travail des métaux, un des principaux clients de l'industrie électronique...

Un contrat signé par les ministères de l'Economie, de l'Environnement et des Transports avec les entreprises de l'automobile prévoit une multiplication par cinq des ventes soit 150 000 véhicules 100% électriques sur le marché français en 2022.

Le gouvernement s'est engagé à développer en nombre les bornes de recharge soit 100.000 bornes en 2022 soit 300 millions d'euros.

A nouveau, les donneurs d'ordres vont bénéficier d'aides publiques sur le dos des citoyens qui supporteront en partie le coût de la transition énergétique.

Nous considérons que toutes les motorisations ont leur place et doivent être adaptées aux besoins des usagers. Nous n'avons pas le même usage de notre véhicule si on est à Paris ou en Province.

**La FTM-CGT est favorable à un débat national sur la nécessité de produire des véhicules propres, accessibles au plus grand nombre. Notre fédération d'ailleurs s'est prononcée depuis plusieurs années en faveur du processus de réduction des émissions de CO<sup>2</sup> des véhicules.**

De toute urgence, nous exigeons un débat national sur la filière automobile et sur les mutations technologiques pour préserver l'emploi industriel et la mobilité dans son ensemble et de service en France.

**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 :**  
**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**