

Pour la filière automobile

IMPOSONS UN AUTRE AVENIR



Ces dernières décennies, Renault, PSA et les principaux fournisseurs imposent à tous les pans de la société une stratégie exclusivement financière. Dans cette conception néolibérale, les entreprises n'ont pas vocation à concevoir et à fabriquer des voitures soucieuses de l'environnement pour répondre aux besoins primaires de mobilité des populations..

Leur stratégie financière répond exclusivement à « la création de valeur » au service exclusif des actionnaires et des dirigeants de l'entreprise. Leurs plans produits s'inscrivent uniquement dans ce mode de pensée : vendre des voitures à fortes marges unitaires immédiates, fabriquées dans des pays à faible niveau social pour générer ainsi des

taux de rentabilité aux ambitions illimitées.

La R&D, la conception, la fabrication... sont alors au service exclusif de la rentabilité court-termiste. Les « remèdes » proposés par les pouvoirs publics, charte automobile, engagement développement et compétences (EDEC), ou encore le dernier plan de soutien de quelques huit milliards d'euros à la filière automobile annoncé par Mr Macron le 26 mai dernier n'ont aucun effet pour la filière en France. La FTM constate **que la filière se trouve malgré tout encore plus fragilisée, en attestent tous les PSE et délocalisations depuis l'annonce du dernier plan de relance. Cette stratégie occulte la responsabilité sociale et sociétale des entreprises de la filière, vis-à-vis de**

leur salarié, de leurs sous-traitants, de leurs réseaux de distribution et de leurs territoires d'implantation.

Le secteur fonderie paie un lourd tribut de cette stratégie.

Délocalisations

Renault, Peugeot, Citroën disposent de plusieurs usines en France et à travers le monde. Chine, Espagne, Russie, Turquie, Roumanie Slovaquie, Pologne, Maroc, Algérie... Ces choix d'implantations sont issus d'une stratégie qui consiste à se localiser où la main d'œuvre est à bas-coût, et les cotisations sociales plus faibles qu'en France, maximisant sans aucunes préoccupations environnementale et sociétale la marge unitaire.



© Photos Alaoua Sqyad



Quelques constats, la Renault Twingo est intégralement produite à Novo Mesto (Slovénie), la Clio en Turquie et Slovénie. La 208, élue voiture européenne de l'année 2020 est fabriquée à Trnava en Slovaquie, au Maroc et à El Palomar (Argentine), lequel devient un des sites les plus innovants du Groupe PSA.

Nous constatons donc un réel décalage entre les véhicules que les donneurs d'ordres français décident d'assembler en France et ceux qui y sont vendus.

Parmi les dix véhicules les plus vendus en France, seules la Peugeot 3008, la Renault Zoé et la Peugeot 308 sont encore assemblées aujourd'hui dans l'hexagone. Pour exemple ; en 2019, Renault produit moins de 17% de ses véhicules particuliers en France.

Les équipementiers

Depuis les années 2000, soit par obligation des donneurs d'ordres mais aussi pour les mêmes raisons (main d'œuvre des pays de l'Est à bas-coût et les cotisations sociales plus faibles qu'en France), les équipementiers ont mené la même politique que celle des donneurs d'ordres.

Depuis 2008, l'Industrie Automobile Française a vu disparaître près de 52 000 emplois

(dont plus de 26 000 chez Renault). Le nombre d'emplois induits a baissé de 268 000 emplois depuis cette date (chiffres CCFA 2008-2018).

Pour exemple depuis 2014, PSA a fermé:

- Aulnay,
- PSE à Rennes (1400 suppressions),
- La Garenne Colombes (site R&D en motorisation),
- Herimoncourt 2019,
- La fonderie Sept fons va aussi voir son effectif diminuer d'une centaine de salariés très prochainement.

Production des groupes français en France

- En 1997 : **2,493 millions**
- En 2007 : **2,518 1 millions**
- En 2018 : **1, 908 millions**
- En 2018 : **1 937 millions**

Soit une variation de 2007 à 2018 de - 23,1% sources CCFA.

Cette chute des volumes est largement liée à la politique de délocalisation des constructeurs, que nous avons constamment dénoncée. Elle a amené la France à perdre son rang dans le concert des nations qui compte dans cette industrie, en particulier au sein de l'Europe

Deux millions de véhicules devraient être considérés comme un point bas, en dessous duquel il ne faut pas descendre, au risque sinon de fragiliser toute la filière. Or, sur quoi va-t-on aujourd'hui, après être tombé à 1,3 million de véhicules en 2020 ?

Balance commerciale

Depuis 2008, la **balance commerciale** est devenue négative, le déficit se creuse d'année en année, car accentué par celui de la pièce qui a suivi celui de l'assemblage des véhicules (les équipementiers ont suivi les constructeurs) ce qui se passe dans les fonderies ne fera que l'accentuer.

L'automobile est ainsi devenue le troisième poste le plus déficitaire du commerce extérieur français derrière les hydrocarbures (-27 milliards), l'électronique-optique et informatique (-18,7 milliards).

Cela se traduit depuis ces deux dernières années par 652.500 véhicules importés de plus que de véhicules exportés en 2019 et à 825.700 en 2020.

LA STRATEGIE ACTUELLE VA ACCROITRE CES CHIFFRES DE MANIERE CATASTROPHIQUE.

Produire là où l'on vend

Pour exemple, la 208 est la voiture la plus vendue en France en 2020 avec 92 796 immatriculations (sources CCFA) malgré un marché en baisse suite à la pandémie.

Pour la seule année 2018, 244 000 Renault et 141 000 Dacia ont été produites en Turquie, en Slovaquie, en Roumanie et en Espagne pour être réimportées en France.

Il faudrait une analyse plus précise notamment sur les autres véhicules mais ces volumes permettraient de donner du travail aux fonderies mais aussi à toute la filière auto.

Prenons l'exemple du projet Renault

Renault réimporte une part toujours plus importante de véhicules particuliers (plus de 270 000 en 2018) fabriqués dans des pays à énergie très carbonée (le charbon en Turquie notamment).

Cela s'ajoute à l'impact environnemental résultant de l'acheminement de ces véhicules le plus souvent par camion vers la France, et les multiples transports carbonifères de composants vers ces usines d'assemblage.

L'achat de composants et de batteries dans les pays les plus carbonés du monde (Chine, Bulgarie, Pologne...) participe fortement à la pollution de la planète. Tout comme le manque d'investissements pour une gamme automobile la plus décarbonée possible (systèmes de dépollution, VE, Hybrides...) et accessibles tout de suite financièrement au plus grand nombre. Le sous-investissement en R&D et la politique de réduction des coûts ont entraîné une dégradation de la qualité et de la durée de vie de nos véhicules. Le refus d'investir dans des systèmes de dépollution existants efficaces, a donné lieu au scandale du « Diesel Gate » avec ses conséquences environnementales (et de santé publique) et sociales.

Il ne suffit pas de se prétendre vertueux écologiquement pour l'être réellement, ni d'afficher sans cesse « la qualité du dialogue social » pour répondre aux enjeux sociaux. Il est nécessaire de prendre en compte tout le cycle de vie d'un véhicule, ainsi que les conditions de fabrication et son utilisation, pour mesurer objectivement ce qui est vertueux ou ne l'est pas. Produire au plus près des marchés où l'on vend est une première réponse majeure pour répondre aux enjeux énoncés.

Il est nécessaire que les véhicules répondent aux besoins de mobilité des populations, qu'ils prennent en compte les déplacements effectués et l'utilisation faite des véhicules. Le prix des véhicules et leur coût d'usage doivent être prioritairement en adéquation avec les revenus des ménages, notion fondamentale de « besoins » et « moyens » dans le commerce automobile.

Vignettes Crit'Air	Nombre de véhicules	Part
Crit'Air 0 (verte)	247 955	1%
Crit'Air 1 (mauve)	9 344 691	23%
Crit'Air 2 (jaune)	13 485 453	33%
Crit'Air 3 (orange)	10 882 950	27%
Crit'Air 4 (marron)	4 004 859	10%
Crit'Air 5 (gris)	1 018 842	2%
Non éligible	1 796 436	4%
Total	40 781 186	100%

Le véhicule électrique ou électrifié

Les véhicules hybrides commencent à bien se vendre. M. Macron, lors du plan de la filière auto, avait annoncé qu'il souhaitait que la France devienne la référence en matière de véhicules électriques. Depuis cette annonce,

Renault a annoncé son intention de produire cinq modèles de véhicules hybrides en Espagne en 2022-2024, dans le cadre de sa stratégie visant à réduire ses coûts et à améliorer ses marges.

La Dacia Spring, en Chine, la Twingo électrique en Slovaquie démontrent que les constructeurs empochent l'argent public sans aucune contrepartie d'autant plus qu'une partie de ses véhicules sera vendue sur l'hexagone.

Ce que nous pourrions défendre

1. Imposer une stratégie industrielle pour la production de segments populaires comme le B (ex : Clio, Yaris) sur le territoire, en supprimant les aides publiques en cas de non respect.

Si Toyota, premier constructeur généraliste mondial (par le volume et la rentabilité), y parvient pourquoi pas Renault et PSA.

2. Ne pas opposer les différentes technologies de motorisations.

Le tout électrique n'est pas LA solution, les moteurs thermiques dépollués et les moteurs électriques sont complémentaires, concernant les moteurs thermiques nous pensons qu'il est possible d'utiliser des bio-carburants pour moteurs thermiques. L'avenir n'est pas qu'aux moteurs à essence, d'autres solutions sont possibles comme développer une gamme de véhicules hybrides familiaux par exemple.

3. Une stratégie de rééquilibrage de volumes de fabrication à travers le Monde.

Usine chargée à 140 % dans plusieurs pays lorsque sur l'hexagone on peine à

Le vieillissement du parc automobile français frôle les 11 ans d'âge moyen.





4. Emploi : remettre l'emploi et la qualité du travail au cœur des processus de décisions avec une politique d'embauches et de formation offensive dans toute la filière.

La filière automobile est championne de la précarité dans les entreprises avec une moyenne de 10 % annuel sur l'ensemble de la filière.

5. Un petit véhicule électrique populaire, accessible à tous et produit en France.

Il est possible de produire en France un petit véhicule électrique populaire, dédié à l'usage quotidien. (Projet CGT Renault).

6. Une stratégie de rajeunissement du parc automobile en France.

Il est impératif d'avoir une véritable stratégie de rajeunissement du parc. Les voitures de plus de huit ans sont très polluantes et leurs utilisateurs, faute de pouvoir d'achat, ne peuvent pas en changer ou contre des véhicules d'occasion non vertueux.

Obligation envers les constructeurs de baisser leurs marges de façon à ce que les prix des véhicules soient abordables et puissent répondre aux besoins de toute la clientèle.

7. Avoir un droit de regard sur la politique tarifaire des constructeurs via réforme juridique des contrats dits de « concession ». En matière de distribution automobile, les « marges arrières » ont

pris une telle importance qu'au final les réseaux de distribution sont fragilisés, les consommateurs deviennent des victimes. Aujourd'hui plus qu'hier vaut mieux être client « entreprise » ou « grand compte » pour bénéficier d'un prix de vente juste d'un modèle de voiture, qu'un client « particulier ». Par le jeu des marges arrières les écarts de prix de vente final constatés peuvent atteindre 35%. Il est urgent de réformer le système comme l'a été celui de la « grande distribution » il y a quelques dizaines d'années. Cf loi Chatel.

8. Imposer de véritables investissements dans l'outil de production.

La France par rapport à l'Allemagne investit moins dans la R&D alors que les entreprises françaises bénéficient de nombreuses aides publiques comme le C.I.R. (Crédit Impôt Recherche), mais pour quelle utilité puisqu'aucun contrôle de l'Etat n'est effectué. Trop souvent, cette manne financière sert à délocaliser et produire dans les pays low cost.

9. Arrêt des versements de fonds publics aux entreprises qui délocalisent et licencient. Obligation de remboursement.

Il faut en finir avec les licenciements boursiers qui ne servent qu'à gaver les actionnaires alors que des bassins d'emplois entiers sont détruits en cas de fermeture d'entreprises.

10. Porter le projet de loi des GMS.

Parce qu'il peut enrayer la précarité et servir de levier sur l'emploi, sur les volumes dans nos usines, sur la balance commerciale, le projet de loi des GM&S concerne TOUT le secteur industriel. Si cette loi est votée, elle permettra que les donneurs d'ordres n'aient plus droit de vie ou de mort sur les sous-traitants.

11. Développer la réduction du temps de travail dans la filière automobile.

12. Travailler à une filière de l'électronique à l'échelle européenne pour ne plus être dépendant des pays asiatiques !

