



Pour la CGT Métallurgie, arrogance et insolence des constructeurs automobiles nationaux, voilà ce qui ressortira le plus de cette journée de la filière automobile du 26 octobre 2021.

Ainsi, Luca De Meo expose que seule la rentabilité à court terme, avec une bascule anticipée sur le 100% électrique pourra sauver RENAULT, avec des prix de vente plus élevés et moins de salariés et des intervenants de STELLANTIS arguent le « coût » du travail trop élevé sur le territoire français.

Pour la FTM-CGT, ce sont toujours des discours qui n'ont qu'un but : plus de profits pour les constructeurs et leurs actionnaires ! En attestent les 6 milliards de bénéfices de STELLANTIS sur les six premiers mois de l'année. Ces « responsables » sont toujours hors-sol.

D'ailleurs, un cri d'alarme a été formulé par les différents représentants, des filières amont (sous-traitants dont les fonderies) sur la menace de 90 000 emplois supprimés et de la filière aval (distribution et réparation) avec la suppression de 50 000 emplois, d'ici à 2035. Voici ce qui arrivera si les constructeurs ne changent pas leur stratégie, et que les liens, « donneurs d'ordres », sous-traitants, et distributeurs soient profondément réformés.

Seul le représentant de TOYOTA, en la personne du directeur de l'usine française d'assemblage des Yaris, a annoncé une volonté du constructeur de maintenir un choix de motorisations thermiques dépolluées EURO7, hybrides et électriques au-delà même de la barrière de 2035. Pour lui, pas de problème de rentabilité lié à tel ou tel choix technologique de motorisation.

De son côté, La PFA reste fidèle à elle-même relayant les desideratas de nos constructeurs nationaux, à savoir, toujours plus d'aides publiques, des allègements de « charges sociales », la bascule anticipée vers le « très cher véhicule électrique à batteries ».

Pour la Fédération CGT des Travailleurs de la Métallurgie, la démonstration est une nouvelle fois faite que :

- La plateforme de la filière automobile doit être dissoute et remplacée par une planification d'Etat cadrant la filière jusqu'en 2050.
- Toutes les aides publiques doivent faire l'objet de conditionnalités sociétales et environnementales (objectifs annuels à atteindre en matière de maintien et développement de l'emploi CDI, d'impact CO² global, de réponse aux besoins de mobilité individuelle des populations).
- La production en masse de véhicules à choix multi-motorisations et à des tarifs « raisonnés » est possible, et doit être le choix opéré.
- En accompagnement de la planification d'Etat, nous suggérons la mise en place d'un observatoire paritaire des prix de l'automobile. Observatoire ayant pour objet de surveiller et réguler les prix de commercialisation, surveiller et garantir la justesse de répartition de la valeur ajoutée de l'amont à l'aval de la filière.
- Avec la future présidence française de l'Union Européenne, une loi régissant les liens entre donneurs d'ordres et filières amont et aval doit être établie (sur le modèle de notre proposition de loi nationale dite « loi GM&S »).