



COMMUNIQUÉ DE PRESSE de la Fédération des Travailleurs de la Métallurgie CGT

ANNONCE DU PARLEMENT EUROPÉEN SUR LA FILIÈRE AUTOMOBILE

DES FLEXIBILITÉS POUR LES INDUSTRIELS, TOUJOURS AUCUNE GARANTIE POUR LES SALARIÉS

À l'occasion de l'annonce du Parlement européen sur la filière automobile, le commissaire européen Stéphane Séjourné a déclaré :

« L'objectif reste le même, les flexibilités sont en réalité des réalités pragmatiques au vu de l'adhésion des consommateurs et de la difficulté des constructeurs à proposer du 100 % électrique pour 2035 ».

Dans les faits, l'Union européenne vient d'abandonner l'interdiction stricte des moteurs thermiques à partir de 2035, au profit d'un objectif de réduction des émissions de CO₂ de 90 %, avec des exceptions possibles pour les moteurs thermiques ou hybrides.

Un discours déconnecté de la réalité sociale

Pour la CGT, parler d'un « problème d'adhésion » des consommateurs au véhicule électrique est une manière de détourner le regard de la réalité : **pour des millions d'Européens, les véhicules électriques sont tout simplement financièrement inaccessibles.**

Ce n'est pas un problème de volonté, mais de **pouvoir d'achat**, de politique industrielle et de choix économiques.

Les annonces évoquent quelques incitations en matière de contenu local, notamment à travers l'encouragement à l'utilisation d'acier bas carbone.

Cependant, **il ne s'agit en aucun cas d'une obligation de contenu local.**

L'utilisation d'acier à faible empreinte carbone pourrait certes soutenir indirectement la sidérurgie européenne, à condition qu'il soit produit en Europe. Mais **sans règle claire, les donneurs d'ordres continueront à s'approvisionner là où cela leur coûte le moins cher**, au détriment de l'emploi et des territoires.

Des annonces financières floues et insuffisantes

La Commission européenne a évoqué un montant de **1,8 milliard d'euros** comme soutien financier à la filière, notamment pour les batteries.

Mais **aucun détail n'a été communiqué**, et rien n'indique que ce chiffre constitue un plafond.

Pour la CGT, ces annonces restent largement insuffisantes au regard des enjeux industriels, sociaux et environnementaux auxquels la filière automobile européenne est confrontée.

Toujours aucune exigence sur l'emploi

Une fois encore, **aucun engagement n'est demandé aux constructeurs et donneurs d'ordres européens en matière d'emplois.**

Pendant ce temps :

- Volkswagen prévoit de produire un modèle Ford au Mexique ;
- Renault et Stellantis ont délocalisé une partie de l'ingénierie de certains véhicules hors d'Europe ;
- La mise en concurrence des salariés européens s'intensifie, au détriment de l'emploi industriel.

Contact presse :

Denis BREANT
06 87 62 51 79

Une filière européenne ne peut exister sans droits sociaux communs

Si la règle du contenu local (« produire en Europe ») n'a pas été retenue, la **FTM-CGT réaffirme avec force** que la construction d'une filière automobile européenne n'a de sens **que si tous les salariés bénéficient de droits sociaux équivalents**, notamment :

- Des salaires décents ;
- Des temps de travail harmonisés ;
- Des conditions d'emploi et de protection sociale alignées vers le haut ;
- Des normes environnementales égales.

A défaut, les constructeurs continueront à organiser la concurrence entre travailleurs, en privilégiant les pays où le coût du travail, fiscal est le plus bas et les réglementations les moins protectrices.

Pour une véritable stratégie industrielle en France

Pour la CGT, la France doit se doter **d'une stratégie industrielle claire** afin de préserver la filière automobile sur son territoire.

Nous disposons en France :

- D'un savoir-faire industriel reconnu ;
- D'équipementiers encore implantés ;
- De la capacité à produire de l'acier de grande qualité, y compris à travers des aciéries électriques, comme cela avait été promis aux salariés d'ArcelorMittal.

Il est encore possible de **produire en France un véhicule accessible**, répondant aux besoins des usagers, intégrant une logique d'économie circulaire, avec de l'acier et des composants produits localement.

Des responsabilités claires

Renault comme Stellantis ont des **devoirs vis-à-vis des salariés et des territoires**.

L'État et les responsables politiques doivent prendre leurs responsabilités.

Les salariés de la filière automobile **n'ont pas besoin de beaux discours**, mais **d'actes forts et concrets**.

Sans cela, nous assisterons collectivement à **la disparition progressive de la filière automobile sur le territoire français**.

Nous refusons la désertification industrielle et appelons à une **mobilisation unitaire** pour faire entendre la voix des travailleurs et de l'intérêt général.

Montreuil le 17 décembre 2025