



Les livrets fédéraux
de filière

AUTOMOBILE

Remettre l'humain, l'emploi et l'écologie
au cœur de la filière automobile





SOMMAIRE

- 04 Préambule**
- 06 Les principaux acteurs**
- 09 Les conditions de travail**
- 11 Les relations entre donneurs d'ordres et sous-traitants**
- 12 Valoriser les filières françaises**
- 13 Droit à l'éducation et à la formation professionnelle**
- 15 Réorienter les richesses créées vers l'emploi**
- 17 Un projet social, industriel et écologique**



FTM-CGT

Case 433

263 rue de Paris, 93514 Montreuil Cedex

Tél. : 01 55 82 86 10 | Mail : metaux@cgt.fr

Directeur de la publication :

Stéphane Flégeau

Réalisation : Comtown production

Impression : Rivet Presse Édition - Limoges

Crédits photos : FTM-CGT, DR.

1

PRÉAMBULE

À la FTM-CGT, nous sommes convaincus qu'il est aujourd'hui essentiel d'engager une réflexion globale sur les formes de mobilité, à l'aune des enjeux sociaux, environnementaux et territoriaux.

Il est évident que la transition vers des modes de transports plus durables passe par des investissements publics massifs dans les transports en commun et le ferroviaire. Plutôt que de fermer des lignes ou des gares, il serait au contraire nécessaire d'en ouvrir, d'en moderniser, et de les rendre accessibles à tous les citoyens, quels que soient leur lieu de résidence ou leurs moyens. Cependant, force est de constater que la mobilité collective reste largement déficiente :

- fréquences trop faibles,
- réseaux insuffisants,
- ruptures de correspondance,
- absence de desserte dans de nombreuses zones rurales ou périurbaines.

Ces lacunes sont telles que les transports en commun ne répondent pas aux besoins concrets du quotidien pour des millions de personnes. Cela concerne non seulement les trajets domicile/travail, mais aussi l'accès aux soins, aux commerces, aux services publics, à la culture.

Dans ce contexte, la voiture individuelle demeure un outil indispensable de mobilité pour une grande partie de la population. Elle est souvent le seul moyen fiable et flexible de se déplacer,

en particulier dans les zones peu ou mal desservies par les transports collectifs. **La réalité, c'est que l'on ne se déplace pas de la même manière à Paris qu'en zone rurale, et toute politique de mobilité doit tenir compte de cette diversité des situations.**

Il ne s'agit pas d'opposer les modes de transports, mais de reconnaître que **tant que l'offre de transports collectifs ne sera pas à la hauteur des enjeux, la voiture gardera une place centrale dans les mobilités du quotidien.** Cela suppose une approche pragmatique et équitable : améliorer l'existant, investir dans les infrastructures collectives, tout en garantissant aux usagers de la route des conditions de déplacements dignes, sûres et accessibles.

À la FTM-CGT, nous estimons indispensable de replacer la question du parc automobile français au cœur des enjeux de mobilité et de transition écologique. Avec plus de 40 millions de voitures en circulation, la France possède l'un des plus grands parcs automobiles d'Europe. Mais ce parc est aussi particulièrement **vieillissant**, avec **un âge moyen dépassant les 11 ans**. Cette réalité n'est pas sans conséquences, tant sur le plan environnemental que sur celui de la sécurité routière et du pouvoir d'achat des ménages. Un véhicule ancien est souvent **plus polluant**, moins performant en matière d'émissions de CO₂, de particules fines et d'oxyde d'azote. De plus, **il consomme davantage de carburant et nécessite plus d'entretien**. Le maintien d'un parc aussi âgé freine donc les efforts de réduction des émissions du secteur des transports, qui reste aujourd'hui l'un des principaux émetteurs de gaz à effets de serre en France.

Mais il ne suffit pas de culpabiliser les automobilistes. Si les voitures vieillissent, c'est d'abord parce que le coût d'un véhicule neuf – qu'il soit thermique, hybride ou électrique

– est devenu inaccessible pour une large partie de la population. Dans un contexte d'inflation, de stagnation des salaires et de baisse du pouvoir d'achat, le renouvellement du parc ne peut pas reposer uniquement sur des incitations individuelles, souvent inadaptées aux ménages les plus modestes.

C'est pourquoi **nous devons aussi réinterroger le modèle de voiture que nous voulons promouvoir**. À ce titre, le Japon offre un exemple intéressant avec les *kei cars* : des petits véhicules urbains, sobres, légers, limités à 660 cm³, qui consomment peu en thermique.

Beaucoup de ces véhicules sont 100 % électriques. Favorisés par d'importants avantages fiscaux, cela représente aujourd'hui 40 % du marché. Preuve qu'il est possible de concilier accessibilité économique, compacité et sobriété énergétique, sans sacrifier la mobilité individuelle.

Ce modèle est parfaitement transposable à la France. Les Japonais ont des niveaux de vies comparables à la population française, tant en termes de consommation, d'habitat que d'accès aux services. Il ne s'agit donc pas d'un exemple lointain ou inadapté, mais bien d'un choix industriel et politique cohérent avec notre réalité. Produire des véhicules abordables, fonctionnels et adaptés aux usages du quotidien n'a rien d'utopique : **c'est un choix que nous devons faire, ici, en France.**

Par ailleurs, **dans de nombreuses zones rurales et périurbaines où les transports en commun sont inexistants ou défaillants**, la voiture reste le seul moyen de se déplacer. **Il est donc essentiel de combiner transition écologique et justice sociale, en accompagnant les usagers dans le renouvellement de leurs véhicules par des politiques publiques ambitieuses, justes et cohérentes.**

Mais il est aussi temps de sortir d'un modèle « productiviste » qui pousse à fabriquer des véhicules toujours plus gros, plus lourds, plus chers. Une véritable stratégie industrielle au service du renouvellement intelligent du parc existant permettrait au contraire de redonner du sens et du volume à nos usines. Plutôt que de chercher sans cesse à créer artificiellement de la demande, **ciblons les besoins réels de la population** : produire en France des véhicules sobres, accessibles, fiables et utiles à la vie quotidienne. Cela renforcerait notre souveraineté industrielle tout en répondant à l'urgence sociale et environnementale.

Nous appelons donc à un grand plan de renouvellement du parc automobile, combinant :

- Des aides renforcées avec un contrôle des prix et réellement accessibles pour les ménages modestes ;
- Une filière industrielle française et européenne solide, capable de produire des véhicules simples, durables et abordables, à l'image des *kei cars* ;
- Une réforme profonde des politiques de mobilité, pour que les alternatives à la voiture deviennent crédibles, efficaces et attractives.

La transition ne se fera pas contre les automobilistes, mais avec eux. Pour cela, il faut sortir d'une logique punitive et construire une véritable stratégie nationale de mobilité durable, qui intègre à la fois les enjeux environnementaux, sociaux, industriels et territoriaux.



LES PRINCIPAUX ACTEURS

LA FILIÈRE AUTOMOBILE EN FRANCE : UN ÉCOSYSTÈME STRUCTURÉ AUTOUR DE LA SOUS-TRAITANCE

La filière automobile française est un secteur complexe qui mobilise de nombreux acteurs, allant des constructeurs aux concessionnaires, en passant par les équipementiers, les sous-traitants, les fournisseurs de matières premières et les services financiers.

LES CONSTRUCTEURS : DONNEURS D'ORDRES

Parmi les principaux constructeurs implantés en France, on retrouve **Renault**, **Stellantis** (né de la fusion entre Peugeot, Citroën, DS, Opel et Fiat Chrysler) et **Toyota**, installé notamment à Valenciennes. Ces entreprises jouent un rôle central en tant que **donneurs d'ordres**, c'est-à-dire qu'elles définissent les cahiers des charges, les volumes de production et les exigences de coûts pour l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement.

LES ÉQUIPEMENTIERS ET SOUS-TRAITANTS : LE CŒUR INDUSTRIEL DE LA FILIÈRE

Le rôle des équipementiers est fondamental. Ce sont eux qui conçoivent et fabriquent l'essentiel des pièces et composants nécessaires à l'assemblage des véhicules. Certains, comme **Forvia** (ex-Faurecia), **Valeo**, **Michelin**, **Plastic Omnium** ou **Bosch**, sont bien connus du grand public.

D'autres, moins visibles, mais tout aussi essentiels, forment **le tissu industriel de la sous-traitance automobile** : **Tenneco**, **Walor**, **Snop**, **GMD**, **Inteva**, **JTEKT**, pour ne citer qu'eux. Ces entreprises, souvent de taille intermédiaire ou PME, sont soumises à une pression constante sur les coûts, les délais et la qualité, dictée par les donneurs d'ordres. Elles n'ont que très peu de marge de manœuvre et subissent de plein fouet les choix stratégiques des constructeurs, notamment en matière de délocalisation ou de réorganisation industrielle.

LES FOURNISSEURS DE MATIÈRES PREMIÈRES

En amont de la chaîne, des entreprises comme **ArcelorMittal** (acier) ou **Constellium** (aluminium) par exemple approvisionnent la filière en matériaux indispensables à la fabrication des véhicules. Ces matières premières représentent un enjeu stratégique, tant sur le plan économique qu'environnemental.

LA DISTRIBUTION ET L'APRÈS-VENTE

La commercialisation des véhicules repose sur les **réseaux de concessionnaires**, qu'ils soient directement liés aux constructeurs (Renault, Stellantis, Toyota) ou indépendants.

Ces derniers assurent la **vente**, mais aussi les services **d'entretien et de réparation**, jouant ainsi un rôle de proximité avec les consommateurs.

La distribution automobile en France est en pleine mutation. **Les concessionnaires traditionnels** voient leur rôle s'affaiblir, pris en étau entre les exigences des constructeurs, la vente en ligne.

Parallèlement, le **leasing** (LOA/LLD) est devenu le mode de financement dominant, poussé par les constructeurs et leurs filiales bancaires. Présenté comme une solution accessible, il piège souvent les consommateurs dans des contrats rigides, peu avantageux sur le long terme, et favorise la surconsommation de véhicules à forte marge.

LES SERVICES FINANCIERS : AU CŒUR DE LA STRATÉGIE DE MAXIMISATION DE LA RENTABILITÉ ACTIONNAIRALE

Enfin, un autre acteur clé du système est constitué par les **banques et services financiers** intégrés aux groupes automobiles. Renault, Stellantis et Toyota disposent chacun de leur propre entité de financement, qui propose des solutions de **leasing et de crédit automobile**. Elles ne se contentent plus de financer les véhicules : elles orientent désormais toute la stratégie commerciale autour de produits financiers, **avec pour seul objectif la rentabilité**, au détriment de l'intérêt des clients et de l'environnement. Le bien automobile n'est plus au cœur de la stratégie de la rentabilité économique des constructeurs. Il est devenu un produit d'appel permettant de vendre des titres financiers (prêts, leasing, etc.). Les services financiers sont devenus les vrais produits de ventes qui permettent aux yeux des actionnaires d'assurer leurs exigences.

Résultat : la voiture n'est plus un bien d'usage, mais **un vecteur pour vendre un produit financier**. Les constructeurs n'essayent pas non plus d'adapter leurs offres automobiles aux besoins des populations, mais de vendre des véhicules qui permettent de maximiser la rentabilité des services financiers. Le modèle actuel, dominé par la logique du profit, est économiquement, socialement et écologiquement **insoutenable**.

Il devient urgent de repenser la distribution automobile : protéger les emplois, réguler le financement, développer des alternatives plus sobres, et replacer la **mobilité au service des usagers**, pas des actionnaires.

UNE STRATÉGIE DOMINÉE PAR DES LOGIQUES FINANCIÈRES

Tout cet écosystème est piloté par les logiques financières des **donneurs d'ordres**, notamment Renault et Stellantis, mais aussi des grands équipementiers. Leur priorité n'est plus de concevoir des véhicules répondant aux besoins fondamentaux de mobilité ou respectueux de l'environnement, mais de **maximiser les marges** et de **dégager une rentabilité immédiate**.

Cette stratégie se traduit par :

- La **délocalisation** de la production vers des pays à bas coûts sociaux.
- La recherche de véhicules à **fortes marges** au détriment des véhicules accessibles qui correspondent à l'usage de la population.
- Une pression croissante sur la **sous-traitance**, souvent considérée comme une simple variable d'ajustement.

UNE RESPONSABILITÉ PARTAGÉE... ET UNE COMPLICITÉ DE L'ÉTAT ?

L'État français, loin d'imposer des contreparties sociales ou environnementales claires, accompagne cette stratégie par le biais de **subventions massives**, aides à la transition énergétique ou plans de relance. Pourtant, ces milliards d'euros d'argent public n'ont souvent **aucune contrepartie en matière d'emplois ou de développement territorial**. En acceptant ce modèle, l'État se rend complice d'un système qui :

- Ignore la **responsabilité sociale** des entreprises.
- Accélère la **désertification industrielle** de certains territoires.
- Privilégie la **création de valeur pour les actionnaires** au détriment de l'intérêt général



La CGT **revendique**

Remettre l'humain, l'emploi et l'écologie au cœur de la filière automobile

La filière automobile ne peut disparaître en France. À quoi bon assembler des voitures si tous les composants viennent de l'étranger. Préserver une filière c'est faire vivre toute la chaîne qui en dépend, de la construction à la destruction du véhicule. Il faut supprimer ces exigences de rentabilité immédiate, logiques de baisse des coûts et délocalisations imposées par les donneurs d'ordres.

L'État doit imposer une autre logique pour combattre les :

- Pertes d'emplois industriels,
- Fermetures de sites,
- Précarisation massive,
- Et mépris total des enjeux sociaux et environnementaux.

Ce modèle, dicté par les intérêts des actionnaires, n'est ni viable, ni acceptable !

Il est temps **de repenser les rapports de force dans la filière, d'imposer des conditions sociales et environnementales aux aides publiques** et de travailler à une stratégie industrielle sur le long terme et non uniquement guidée par la finance.

Le gouvernement, les citoyens doivent se poser collectivement la question :

À quoi sert l'industrie automobile ?

À nourrir les dividendes ou à garantir une mobilité durable, accessible et des emplois de qualité sur nos territoires ?

Pour la FTM-CGT, pas de doute : l'industrie doit être au service de l'humain, pas des profits.

3

LES CONDITIONS DE TRAVAIL

Les médias, les émissions spécialisées, les patrons parlent régulièrement de l'automobile, évoquent les nouvelles technologies, les résultats financiers, la pseudo-crise. Cependant, ils parlent rarement des conditions de travail réelles dans cette filière. Dans les usines, les bureaux d'études, les ateliers, les chaînes ou les services supports, les salariés de l'automobile subissent une pression croissante au nom de la compétitivité, de la performance, et surtout des profits.

LA VRAIE VIE DES OUVRIERS, TECHNICIENS, CADRES ET PERSONNELS ADMINISTRATIFS

Dans les ateliers et la production, les cadences explosent. Le travail est physiquement usant, avec des gestes répétitifs, du bruit, de la chaleur, de la poussière, des horaires postés...

- Chez les techniciens, la pression vient des objectifs irréalistes, de la polyvalence forcée, du manque de moyens et des injonctions contradictoires entre qualité, délais et coûts.
- Les cadres sont de plus en plus pressurisés : ils deviennent des managers de reporting, privés d'autonomie, coincés entre les ordres de la direction et la réalité du terrain.

- Ce n'est pas plus simple dans les bureaux : *lean office*, flexibilité permanente, sous-effectifs, perte de sens du travail.

Toutes ces catégories constatent ce manque cruel de reconnaissance qui s'ajoute à la pénibilité car personne **n'est épargné**.

Les patrons parlent de modernisation du travail : pour les salariés, c'est la déshumanisation.



Cette souffrance, c'est souvent une méthode que les directions nous présentent comme « moderne » ou « efficace » : **le *lean manufacturing***.

On nous parle « d'amélioration continue », de « qualité », de « juste à temps »...

Mais dans les faits, le *lean*, c'est surtout :

- **La chasse aux temps morts**, donc la suppression de toutes pauses, de toute respiration dans le travail ;
- **Le zéro stock**, ce qui rend chaque salarié dépendant du bon fonctionnement de l'ensemble ;
- **La pression constante**, avec des indicateurs, des audits, des standards, des reportings permanents ;
- **La flexibilité imposée**, qui cache une rigidité totale pour les salariés.

La CGT revendique

Rien n'est inéluctable, la FTM-CGT se refuse à une industrie qui détruit ses salariés au nom de la productivité. Nous portons d'autres choix pour le travail :

- **Des conditions de travail humaines**, avec des rythmes soutenables et une vraie reconnaissance ;
- **Une réduction du temps de travail sans perte de salaire**, pour concilier vie professionnelle et vie personnelle ;

→ **L'arrêt du *lean* comme modèle unique d'organisation** ;

→ **Un vrai dialogue social**, avec un rôle central des syndicats.

Nous ne sommes pas opposés à l'innovation, **mais pas à n'importe quel prix.**

L'industrie, oui ! La maltraitance, non !



4

LES RELATIONS ENTRE DONNEURS D'ORDRES ET SOUS-TRAITANTS

RENFORCER LE LIEN ENTRE DONNEURS D'ORDRES ET SOUS-TRAITANTS DANS L'AUTOMOBILE

Nous ne pouvons plus subir le comportement des grands groupes de l'automobile, qu'ils soient constructeurs ou grands équipementiers. Ils organisent les fermetures d'usines en laissant sur le carreau des milliers de salariés chaque année.

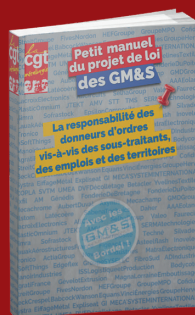
Les donneurs d'ordres traitent les sous-traitants comme des variables d'ajustement. Dans l'automobile, cette logique pousse à la sous-traitance en cascade, à la perte de sens du travail.

C'est à la CGT de s'organiser pour faire bouger les lignes dans l'automobile, comme ailleurs.

Nous devons donc renforcer les liens entre donneurs d'ordres et sous-traitants, mais nous devons avoir aussi un travail de fond, notamment pour connaître ce qui est produit sur notre territoire et la destination des pièces.

Nous allons donc regarder à proposer des pistes de travail, comme :

La CGT revendique



La FTM-CGT défend la proposition de loi donneurs d'ordres/sous-traitants qui émane du travail des camarades anciennement GM&S

La CGT soutient la proposition de loi donneurs d'ordres/

sous-traitants visant à renforcer la responsabilité des donneurs d'ordres envers leurs sous-traitants. Elle défend une industrie ancrée dans les territoires, créatrice d'emplois et respectueuse de l'environnement. Cette loi doit permettre de préserver les savoir-faire industriels, de favoriser les circuits courts, de limiter les délocalisations. Défendre l'industrie dans nos territoires, c'est défendre à la fois l'emploi, la justice sociale et la transition écologique.



Scannez-moi !

Et accédez à la proposition de loi

- Concevoir une cartographie détaillée d'un véhicule : origine des pièces, fabricants, sites.
- Peut-être choisir un « véhicule pilote » pour chaque constructeur Renault, Stellantis et Toyota (un modèle ou un module) pour cartographier.
- Étudier le pourcentage de pièces de ces véhicules produites en France.
- Renforcer les rapports entre les militants des différents groupes pour mieux mesurer l'impact social des stratégies des donneurs d'ordres.

5

VALORISER LES FILIÈRES FRANÇAISES

La relation interfilières doit aussi progresser dans la CGT.

Prenons l'exemple de la sidérurgie et de l'électronique.

Il est impératif pour l'industrie automobile de garder des productions de la sidérurgie et de renforcer celles de l'électronique en France tant pour le bien de la filière automobile que pour des raisons stratégiques, économiques et industrielles.

LA SIDÉRURGIE : UN PILIER POUR L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

Composants essentiels

- La sidérurgie fournit l'acier, matériau de base pour **la carrosserie, le châssis, les pièces mécaniques** et de sécurité.
- Sans production locale d'acier, l'industrie automobile dépend de l'importation, avec des risques de coûts plus élevés, une moins bonne qualité et d'éventuels problèmes d'approvisionnements.

Transition écologique

La sidérurgie française peut être décarbonée plus rapidement (par exemple : les aciéries électriques), ce qui permet de produire de l'acier bas carbone, essentiel pour des voitures moins polluantes.

Pénurie et dépendance

La crise des semi-conducteurs (2020-2022) a montré à quel point la dépendance à l'Asie (Taïwan, Corée du Sud) est problématique. Des chaînes de productions automobiles ont été **ralenties voire arrêtées** faute de puces.



La CGT revendique

Il est impératif de développer cette filière en France, pour nous rendre moins dépendant mais aussi parce que nous possédons le savoir-faire. Il faut aussi prendre en compte qu'une filière électronique forte, profite aussi à l'aéronautique, à la défense, aux télécoms et à l'énergie, ce qui **renforce l'écosystème industriel global**.

Garder la sidérurgie garantit des matières premières locales, **renforcer l'électronique** assure l'innovation et surtout moins de dépendance. Ces deux piliers sont indispensables pour **assurer un avenir à la filière automobile française**.

Ce combat ne doit pas être réservé aux spécialistes ou aux politiques : il nous concerne toutes et tous.

Défendre la sidérurgie et l'électronique, c'est **défendre notre droit à une industrie française indépendante**.

Souveraineté industrielle

Garder une production sidérurgique en France permet de maîtriser les chaînes d'approvisionnement. Cela évite de dépendre de pays tiers (comme la Chine, l'Inde ou la Turquie), qui peuvent imposer des restrictions ou augmenter les prix.

L'électronique

- Les véhicules modernes sont remplis d'électronique : capteurs, systèmes d'aide à la conduite, gestion moteur, batteries, etc.
- Les voitures hybrides et électriques nécessitent beaucoup de composants électroniques.

6

DROIT À L'ÉDUCATION ET À LA FORMATION PROFESSIONNELLE



Pour le gouvernement et le patronat, la formation professionnelle est toujours la variable d'ajustement pour faire des économies ! Ce sont encore et toujours les droits des salariés qui sont revus à la baisse. Les budgets dédiés à l'apprentissage seront réduits d'un milliard d'euros par rapport à 2024, tout comme ceux du Compte personnel de formation (CPF).

L'entretien professionnel devient l'entretien de parcours professionnel.

La périodicité des entretiens professionnels passe de tous les 2 ans à tous les 4 ans avec un bilan professionnel tous les 8 ans (6 ans actuellement) à partir d'octobre 2026. Sur ce point, l'UIMM va devoir mettre à jour ses accords de branche car le texte de loi prévoit qu'aucun accord ne pourra fixer une fréquence d'entretien supérieure à 4 ans.

Pour la CGT, la formation professionnelle doit être au service des intérêts des salariés et non de ceux du patronat ; d'où l'urgence pour les syndicats et les travailleurs de se réapproprier ce droit.

La CGT propose un nouveau statut du travail salarié, garantissant à chacune et chacun des droits individuels garantis collectivement et leur transférabilité. Cela pour permettre à chaque salarié, de la sortie du système scolaire à la fin de sa carrière professionnelle, de disposer d'un certain nombre de droits cumulatifs et progressifs, transférables d'une entreprise à une autre et opposables à tout employeur.

Ces droits incluent notamment :

- Le droit au travail, à un contrat à durée indéterminée à temps complet, à la formation continue, à l'accès à la certification, à la Sécurité sociale professionnelle ;
- Le droit à une progression de carrière liée à la qualification initiale, à l'ancienneté, à l'acquisition de nouvelles qualifications et à l'évolution de salaire tout au long de la vie professionnelle. La CGT estime qu'à l'âge de la retraite, tout salarié devrait avoir au moins doublé son salaire d'entrée dans la vie professionnelle (à valeur constante) ;
- Le droit à la formation continue (générale et professionnelle), accessible à tous, sur le temps de travail et rémunérée en conséquence.

Cela implique un droit élargi à la formation professionnelle débouchant sur une évolution régulière de sa qualification et sa reconnaissance permanente.

Au sein de l'entreprise, 10 % des heures travaillées collectivement devraient être dédiées à la formation sur le temps de travail. Cela équivaut à environ un mois de formation par an ou à une année de formation tous les dix ans pour chaque salarié. C'est un objectif ambitieux mais nécessaire !

La CGT revendique

- L'augmentation des budgets formation au-delà du minimum légal, de les fixer à au moins 4 % de la masse salariale, avec un effort important sur les formations qualifiantes.





RÉORIENTER LES RICHESSES CRÉÉES VERS L'EMPLOI

CRISE DE L'AUTOMOBILE : LES SALARIÉS NE DOIVENT PAS PAYER LES CHOIX FINANCIERS DES GRANDS GROUPES !

La crise que traverse aujourd'hui l'industrie automobile est avant tout subie par les salariés, qui voient leurs emplois supprimés, leurs usines menacées et leurs territoires fragilisés. Pour la CGT, cette situation pose la question des stratégies industrielles des grands groupes, trop souvent guidées par la recherche de rentabilité immédiate et de la rémunération des actionnaires, au détriment de l'emploi et de l'investissement productif.

Les exemples de Stellantis et de Renault sont révélateurs.

- Stellantis a distribué environ 2 milliards d'euros de dividendes en 2025, avant d'annoncer une perte de 22,3 milliards d'euros pour cet exercice.
- Renault, malgré une perte comptable de 10,9 milliards d'euros, principalement liée à Nissan, a dégagé un résultat opérationnel de 3,6 milliards d'euros et versé un dividende de 2,20 euros par action en 2026.

Ces chiffres montrent que les pertes comptables ne signifient pas nécessairement l'absence de ressources financières. Ils interrogent les choix de répartition des richesses et les priorités industrielles.

Le plus grave, cette politique, assumée, est menée avec la bénédiction de l'État, qui continue de verser des aides publiques sans exiger la moindre contrepartie sociale industrielle ou environnementale.

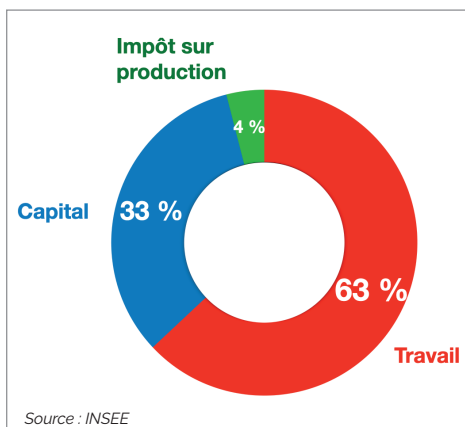
LE PARTAGE DE LA VALEUR

La valeur ajoutée, c'est-à-dire la création de richesse de la Branche métallurgie s'élève à plus 144 milliards d'euros en 2023 (source Insee). Ces 144 milliards générés au niveau de la Branche ont été répartis entre les trois contributeurs : les travailleurs, les capitalistes et l'État.

63 % de la valeur ajoutée a été versée aux travailleurs pendant que la part du capital (taux de marge) représente 33 % et celle de l'État 4 %.

Si la répartition de la richesse créée en 2023 semble, d'un point de vue purement mathématique, plutôt à l'avantage des travailleurs, elle s'avère en vérité le témoignage comptable d'un niveau d'inégalité record dans la répartition entre le travail et le capital.

PARTAGE DE LA VALEUR DANS LA BRANCHE MÉTALLURGIE EN 2023



La CGT revendique

Alors que la part du travail représente autour de 70 % – 74 % durant les années 70 – la décennie 80, avec la fin de l'échelle mobile des salaires, a marqué la longue descente de la part des travailleurs dans la richesse créée pour atteindre aujourd'hui l'un de ces niveaux historiques les plus bas. Pour bien comprendre les raisons de ce déséquilibre, il convient d'ajuster la focale sur les dynamiques de ce partage depuis 2020.

Depuis 2020 le profit (+ 50 %) a augmenté beaucoup plus rapidement que la création de richesses (+ 30 %) et que la masse salariale (+ 20 %). Les capitalistes se sont donc accaparés l'essentiel des gains de productivité générés par l'activité productrice et par les travailleurs, d'une façon complètement irraisonnable.

L'analyse des dynamiques de répartition de la valeur ajoutée entre le travail et le capital nous permet de comprendre que la branche n'est absolument pas dans une situation de crise économique et qu'elle n'a jamais généré autant de richesse qu'aujourd'hui. Pourtant ce ne sont pas les travailleurs qui jouissent des retombés de leur travail puisque cette richesse est fortement captée par les capitalistes.

Pour la CGT, les salariés ne doivent pas être la variable d'ajustement des stratégies financières des grands groupes.

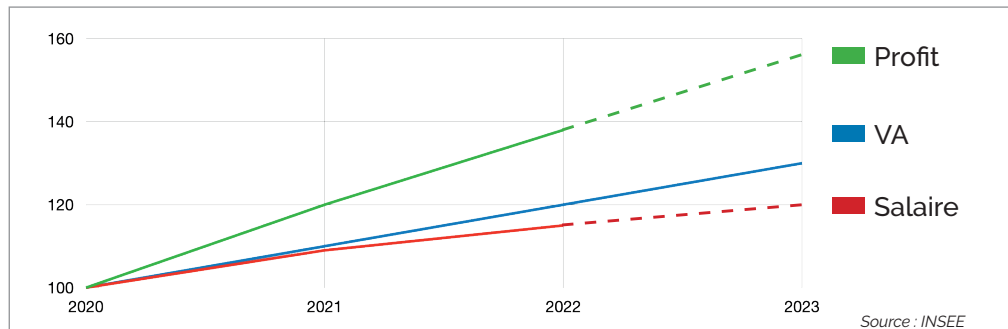
Il est urgent de réorienter les richesses créées vers l'emploi, les salaires, la recherche et l'investissement dans une industrie automobile durable, capable de répondre aux enjeux écologiques tout en préservant les savoir-faire et les emplois dans nos territoires.

La priorité à l'intérêt général

La CGT propose la création d'un pôle financier public reposant sur la mise en réseau d'un ensemble d'institutions financières de statut public ou semi-public exerçant des missions d'intérêt général. Ce pôle doit être placé sous le contrôle public et social. Ces financements seraient basés sur des critères d'emplois et d'efficacité économique et sociale.

Au-delà de ces mécanismes, la CGT demande à l'État une prise de capital dans nos grands groupes, afin de pouvoir s'ingérer dans leur gouvernance. Dans le défi actuel de reconquête de notre industrie, il est incohérent de laisser le contrôle total de notre sidérurgie à des familles ou des fonds financiers, alors que la sidérurgie constitue la base de notre activité industrielle.

BRANCHE MÉTALLURGIE



8

UN PROJET SOCIAL, INDUSTRIEL ET ÉCOLOGIQUE

LA FTM-CGT EST PORTEUSE DE PROJETS INDUSTRIELS

1 - Une voiture populaire électrique ou hybride fabriquée en France pour faire vivre toute notre filière automobile

La France dispose encore de la quasi-totalité des outils industriels et du savoir-faire nécessaire pour concevoir, fabriquer et assembler un véhicule. Pourtant, notre industrie automobile traverse une crise dont les premières victimes sont les salariés, les sous-traitants et nos territoires.

La FTM-CGT propose un véritable projet industriel national : produire en France une petite voiture électrique ou hybride rechargeable, accessible à moins de 17 000 euros pour le véhicule électrique et 20 000 euros pour le véhicule hybride rechargeable (prix estimé avant les aides à l'achat), avec une forte proportion de composants fabriqués en France.

Ce projet répondrait à une véritable demande. Notre constat sur les ventes montre que six des dix voitures les plus vendues en France sont des petits véhicules des segments A et B (Clio et 208, par exemple), alors que seulement trois modèles parmi les dix premiers sont fabriqués sur notre territoire.

Mobiliser toute notre industrie et nos territoires

Une cartographie sur laquelle nous avons travaillé, démontre que nous disposons encore d'un tissu industriel riche, capable de participer à ce projet, des grands constructeurs jusqu'aux plus petits sous-traitants.

Pour exemple :

- **La sidérurgie** : les sites français d'ArcelorMittal pourraient fournir les aciers nécessaires à la carrosserie et aux structures.



- **Les fonderies** : elles pourraient produire les pièces de suspension, les carters, les supports moteurs et les pièces de transmission.
- **La forge et l'usinage** : les entreprises comme Walor pourraient fabriquer les composants mécaniques.
- **Les équipementiers** : Valeo, Forvia, Michelin et OPmobility pourraient fournir les équipements, les pneumatiques, les pièces de carrosserie et les systèmes électroniques.
- **Les batteries** : ACC, AESC et Verkor pourraient contribuer à leur fabrication en France.
- **Les constructeurs** : Renault et Stellantis pourraient assurer la fabrication des motorisations et l'assemblage des véhicules.

Les sites industriels de Douai, Mulhouse, Poissy et Flins, Hambach en Moselle, constituent notamment des pistes à étudier pour développer ce projet, en tenant compte de leurs activités et des investissements nécessaires.

C'est toute la filière automobile française qui pourrait tirer son épingle du jeu et s'assurer un avenir. En associant les constructeurs, les équipementiers, les fonderies, les forges, les PME et les sous-traitants, nous pourrions préserver les savoir-faire, sécuriser les emplois et redonner des perspectives industrielles à nos territoires.

Un projet social, industriel et écologique

Produire en France un véhicule populaire permettrait de répondre aux besoins de mobilité du plus grand nombre tout en favorisant une production de proximité.

En privilégiant les composants fabriqués en France, nous pourrions limiter les transports internationaux, réduire notre dépendance aux importations et investir dans la décarbonation de nos industries.

Pour la CGT, cette ambition nécessite de rompre avec les stratégies de rentabilité financière immédiate et de réorienter les investissements vers l'emploi, la formation, la recherche et la modernisation des outils de production.

Notre objectif n'est pas simplement de fabriquer une voiture française, mais de faire vivre et développer toute une filière industrielle nationale, des matières premières jusqu'à l'assemblage final.

Ce projet constituerait une véritable perspective de réindustrialisation, permettant de préserver et de développer des milliers d'emplois, de renforcer notre souveraineté industrielle et de faire de la transition écologique un levier de développement pour l'ensemble de nos territoires.

2 - Création d'une filière de déconstruction et de recyclage automobile en Normandie

La FTM-CGT propose la création d'une usine de déconstruction et de recyclage des véhicules hors d'usage, elle pourrait être basée en Normandie.

Ce projet, sur lequel la CGT de Renault Sandouville a déjà travaillé, permettrait de développer une véritable filière industrielle de l'économie circulaire, créatrice d'emplois et ancrée dans les territoires.

Un territoire qui dispose de nombreux atouts

La Normandie bénéficie d'une implantation industrielle automobile historique, de compétences dans la métallurgie et d'infrastructures routières, ferroviaires et portuaires facilitant la collecte et le transport des véhicules hors d'usage.

Une usine au service de toute la filière automobile

Ce projet industriel s'articulerait autour de plusieurs activités complémentaires :

- La collecte, la dépollution et la déconstruction des véhicules hors d'usage.
- La récupération, le contrôle et le reconditionnement des pièces automobiles pour favoriser leur réutilisation.
- Le tri et le recyclage des matériaux, notamment l'acier, l'aluminium, le cuivre et les plastiques, afin de les réintroduire dans les circuits de production.
- Le développement d'une activité de récupération et de recyclage des batteries des véhicules électriques, en partenariat avec les acteurs spécialisés de la filière.

L'objectif est de créer une véritable chaîne industrielle allant de la fabrication des véhicules jusqu'à leur déconstruction, en permettant aux matières premières recyclées d'alimenter de nouveau les usines françaises.

Créer des emplois et répondre aux enjeux écologiques

Cette nouvelle activité permettrait de créer des emplois industriels directs dans la déconstruction, le recyclage et le reconditionnement, mais également des emplois indirects dans la logistique, la métallurgie, la maintenance et l'ingénierie. Elle contribuerait à réduire les déchets, à limiter l'extraction de nouvelles matières premières et à diminuer l'empreinte environnementale de la filière automobile.

Pour un avenir concernant notre filière automobile

- Relocaliser la production des petits véhicules les plus vendus en France, notamment les segments A et B, comme la Renault Clio, la Peugeot 208 et la Citroën C3.
- Maintenir un mix de motorisations, comprenant notamment des véhicules hybrides rechargeables pour répondre aux besoins de déplacements plus longs.

- Préserver les usines existantes et développer les capacités industrielles françaises.
- Des embauches et la réduction du recours à l'emploi précaire.
- L'augmentation des salaires et l'amélioration des conditions de travail.
- La réduction du temps de travail à 32 heures sans perte de salaire.
- Des investissements dans la formation et la transmission des savoir-faire.
- L'association des salariés aux décisions concernant l'avenir industriel de leurs entreprises.
- La proposition de loi donneurs d'ordres/sous-traitants : L'objectif est de protéger les emplois et les entreprises sous-traitantes contre les conséquences des décisions prises par les grands groupes, notamment en matière de commandes, de délocalisations et de fermetures de sites.

Conditionner les aides publiques

La FTM-CGT exige que les aides publiques versées aux constructeurs et aux équipementiers soient conditionnées à des engagements précis concernant le maintien et le développement de l'emploi et de la production en France.



LA CGT MÉTALLURGIE

ESPACE PARTENAIRES



**Retrouvez tous
nos partenaires
en ligne**