

# Industrie automobile : propositions pour une transition juste

**Christian Pilichowski**

*Responsable international de la Fédération des travailleurs de la métallurgie (FTM) CGT.*

Il est nécessaire de se mettre d'accord sur ce que l'on entend par crise de l'automobile. Pour la CGT, c'est d'abord une crise sociale qui se manifeste, d'une part, par des suppressions d'emplois massives (de 505 000 en 2004, on passe à 385 000 en 2009 et 50 000 emplois sont supprimés en 2010), une restructuration du réseau des sous-traitants et des délocalisations, notamment au Maroc et en Tunisie; d'autre part, par des conditions d'emploi qui se dégradent de plus en plus. Des salaires à la traîne; ainsi par exemple, un ouvrier sur une chaîne d'assemblage qui a dix ans d'ancienneté gagne environ 1 600 € par mois, ce qui est le salaire médian en France. L'intensification du travail se poursuit du fait, par exemple, de la mise en place du «*lean manufacturing*» où plus aucun temps de respiration n'est autorisé aux salariés. Cela conduit à des suicides aussi bien dans les bureaux d'études—comme ceux qui se sont produits à Guyancourt chez Renault, où l'employeur a été condamné pour faute inexcusable et le suicide reconnu comme accident du travail—que sur les chaînes de montage comme ce fut le cas chez Peugeot à Mulhouse.

Ce n'est pas la crise pour tout le monde. En effet, jamais les ventes automobiles ne s'étaient aussi bien portées. L'année 2009 a été une année record avec 2,3 millions de véhicules immatriculés. Ce qui n'a pas empêché certains secteurs de chômer chez les constructeurs et les équipementiers, pendant que d'autres effectuaient des heures supplémentaires. 2009 et 2010 ont également vu le niveau de profit et de dividendes versés aux actionnaires atteindre des hauteurs inégalées dans l'histoire de l'automobile en France. Pour les 6

premiers mois de 2010, Renault engrange 780 millions d'euros de profits, Peugeot 680 et Valeo 168.

Certains modèles accusent désormais 4 à 5 mois de délai de livraison.

Dans le même temps, l'âge moyen des voitures en France est de 8 ans alors qu'il était de 5,9 ans en 1990. Cela s'explique par la faiblesse du pouvoir d'achat en France et la cherté relative des voitures dont les prix ont fait un bond de 10 à 20% ces dernières années. Dans le même temps, les ventes de véhicules d'occasion progressent, ce qui confirme notre analyse.

C'est pourquoi nous nous refusons de parler de surcapacités de production. La demande est étouffée par la faiblesse des salaires. Les salariés du secteur sont usés prématurément du fait de l'intensité du travail. Embaucher et réduire l'intensité du travail permettraient une meilleure utilisation des capacités productives en usant moins hommes et machines. Enfin, ce ne sont pas les salariés qui ont décidé de construire des usines (en trop grand nombre au regard des possibilités des marchés intérieurs, c'est-à-dire du pouvoir d'achat local ?) dans les pays de l'Est de l'Europe par exemple, mais ce sont les employeurs afin de faire pression sur les conditions d'emploi sur les salariés de l'Ouest.

La question qui est posée est celle d'un changement de modèle productif; d'une nouvelle organisation du travail pour améliorer les conditions de travail; d'une politique qui favorise la production de véhicules répondant aux besoins des clients en produisant au plus près des lieux de vente. En effet ceux-ci s'orientent vers les petits modèles qui, pour la plupart, sont fabriqués hors de France. Il faut donc cesser d'accorder la priorité à la marge et prendre en compte la demande.

Cette nouvelle orientation est, de plus, la seule à même de prendre en compte la question écologique.

Sait-on qu'un véhicule « entrée de gamme » de Renault a, au moment de sa mise en vente dans une concession, un bilan carbone supérieur à celui qu'il acquiert durant sa vie? La diminution de l'émission de gaz à effet de serre passe entre autres par une nouvelle organisation de la production incluant des regroupements de productions dans et autour des sites d'assemblage. Les pièces de Mégane proviennent de plusieurs sites et voyagent à travers toute l'Europe pour aller se faire assembler en Turquie.

Pour l'automobile comme pour tous les produits manufacturés, trois questions se posent :

1. Que produit-on? Autrement dit, quels sont les besoins (économiques, sociaux culturels) auxquels il faut répondre?
2. Où produit-on? C'est-à-dire comment prendre en compte le développement harmonieux des territoires, la minimisation de l'impact écologique.
3. Comment produit-on? C'est-à-dire comment répond-on à l'aspiration au bien-être au travail?

Ainsi, on mesure que les crises économique, sociale et écologique sont étroitement imbriquées et que nous ne résoudrons pas l'une sans résoudre l'autre.

Pour avancer concrètement la CGT propose :

1. La mise en place de comités de filières, ou de comités interentreprises au sein desquels les représentants des salariés des entreprises donneuses d'ordre et ceux des sous-traitants se retrouvent face à leurs employeurs et traitent toutes les questions économiques et sociales qui les concernent ; il faut également des droits nouveaux pour intervenir et peser sur la stratégie des groupes.
2. Le gel du versement des dividendes aux actionnaires.
3. Une politique commerciale basée sur le volume et non sur la marge.
4. Une baisse des cadences et l'embauche pour améliorer les conditions de travail.
5. Pourquoi ne pas étudier la mise en place de filières de déconstruction des véhicules pour récupérer et recycler les matériaux utiles tout en créant des emplois ?
6. Un effort d'investissement considérable notamment en Recherche & Développement pour se préparer à la mobilité du futur qui conjugue transports collectifs accessibles par tous partout et moyens individuels économes en énergie.

