Secteur automobile

La crise a bon dos dans l'industrie automobile

Déclaration de la CGT Autoliv-livbag La crise a bon dos dans l'industrie automobile

L'annonce de PSA de supprimer 3 550 emplois dans le groupe s'ajoute aux deux précédents plans qui ont touché les salariés de PSA ces 18 mois derniers. Cette annonce s'additionne aux nombreuses suppressions d'emplois qui vont toucher Renault, GM, Ford, Delphi, Sonas, Molex, Tyco... et la filière automobile dans son ensemble.

Le groupe PSA, malgré des résultats en forte croissance avec 733 millions d'euros de bénéfices sur le premier semestre 2008, a annoncé un nouveau plan de suppression d'emplois de 3 550 salariés dans le groupe dont plus de 1 750 salariés sur le seul site de Rennes (ce qui représente le 1/3 de ses effectifs). Cette annonce fait suite à la mise en chômage partiel des différents sites de production du groupe (Sochaux, Aulnay, Mulhouse, Poissy...) et le licenciement de milliers de précaires, préparant idéologiquement sous couvert de la crise financière internationale une restructuration à moindre coût.

C'est un hold-up que vont réussir les constructeurs, avec une restructuration lourde payée par les salariés et les fonds publics français et européens.

Les sommes en jeu sont éloquentes : ·150 millions d'euros pour la Charte automobile ; ·400 millions d'euros par le gouvernement français ; ·Plus de 40 Milliards d'euros de l'Union Européenne pour les

constructeurs européens.

Ces annonces de suppressions d'emplois sont en totale contradiction avec les besoins de l'automobile qui eux sont toujours aussi forts. En effet, le parc automobile français continue d'être de plus en plus vieillissant et polluant avec 8 ans de moyenne d'âge.

Ces annonces démontrent la volonté des constructeurs de continuer à faire la part belle aux actionnaires en leur garantissant des dividendes et en rachetant des actions afin de faire monter artificiellement la valeur de cellesci. A aucun moment, face à la crise, les constructeurs ne remettent en cause leur stratégie qui vise à préserver les marges au détriment des volumes. Pour rappel, le prix de vente moyen d'une Peugeot en France dépasse les 20 150 € (source Comité des Constructeurs Français d'Automobiles).

Alors que les besoins sont toujours là, les constructeurs refusent de prendre les dispositions pour s'y adapter, ce qui risque d'entraîner une baisse de la demande, qui ne se vérifie toujours pas en France. Pour preuve la déclaration du CCFA de novembre 2008 « Voitures particulières : + 2,3 %, 1 750 779 voitures particulières neuves ont été immatriculées au cours des dix mois de 2008, soit une hausse de 2,3 % avec le même nombre de jours ouvrables par rapport à la même période de 2007 ».

Malgré ces chiffres, les constructeurs se plaignent d'une forte baisse de la production par rapport à leurs objectifs initiaux. Pourtant, les délais de réponse pour honorer les commandes de clients continuent de s'allonger tant chez PSA que chez Renault, faisant fuir les clients vers la concurrence.

La baisse annoncée de la production de 30% pour PSA, ne se traduit pas par une baisse de la productivité des salariés.

En effet, PSA préfère diminuer les jours d'ouvertures de ces sites, en concentrant la production sur quelques jours, afin de maintenir d'importants niveaux de productivité, plutôt que diminuer les cadences en lissant la production sur l'année. De plus, PSA fait porter le coût des jours de fermetures aux salariés par la prise de congés et de RTT imposés, et à la collectivité par le financement du chômage partiel. Tout comme Renault, PSA lance un plan de départs volontaires.

Ce plan est un artifice de plus utilisé par les constructeurs pour contourner les obligations légales d'un plan social ou de licenciements économiques. Il fait d'ailleurs l'objet d'un recours juridique de la part de la CGT chez Renault.

Dans un contexte économique morose, PSA veut encourager le départ

des salariés en les incitant à créer leur entreprise. Cette reconversion est un leurre, à qui ferait-on croire que dans le bassin rennais on pourrait compenser des milliers de suppressions d'emplois en créant autant de petites entreprises dans un contexte économique où le taux de défaillance des PME est à son plus haut niveau, et où les conditions d'octroi de crédits sont de plus en plus difficiles ?

Ce plan de départs volontaires est totalement inacceptable. Les entreprises utilisent la crise pour justifier des plans de restructurations qu'elles ont déjà préparé depuis des mois.

Pour la CGT, cela impose d'autres choix :

1. La CGT exige l'arrêt de ces plans de licenciements qui ne visent qu'à accroître ou maintenir la marge opérationnelle des constructeurs

2. Gel des dividendes aux actionnaires ;

3. la CGT revendique une politique commerciale répondant aux besoins par les volumes et non par la marge ;

4. Baisse des cadences permettant aux salariés une amélioration de leurs conditions de vie et de travail ;

5. Pour les salariés, les salaires doivent être maintenus à 100% même en période de chômage partiel, les pertes de salaires doivent être prélevées sur les dividendes versés aux actionnaires, chez Renault cela représenterait moins de 1% de ces dividendes ;

6. la CGT exige que l'argent public reçu ne doit pas être redistribué aux actionnaires, sous forme de dividendes ou de rachats d'actions ; il doit servir à l'investissement, aux salaires, à l'amélioration des conditions de travail et à une autre organisation du travail lissant la production sur l'année ;

7. Dans les entreprises qui reçoivent des crédits ou des aides, il ne peut y avoir de licenciements. Ces aides ne doivent pas être captées uniquement par les grands groupes ; car c'est la filière dans son ensemble qui y aspire ;

8. Les moyens financiers dégagés doivent servir à former les salariés et à améliorer leurs qualifications dans des domaines de technologies d'avenir ;

9. L'argent doit servir à développer des technologies de nouvelle génération, et non pas pour assurer de la trésorerie à court terme ;

10. Une prime à la casse pour remplacer les véhicules les plus anciens et les plus polluants et des crédits zéro pour faciliter l'accès à tous à l'automobile.

Ces 10 propositions sont essentielles pour que l'industrie automobile continue d'assurer son rôle structurant en terme d'emploi, de formation, d'innovation technologique et de réponse aux besoins des populations.

En tout état de cause, la CGT ne laissera pas saborder l'industrie automobile et ses salariés.