

ARRÊTONS LA CASSE DE L'EMPLOI DANS L'AUTOMOBILE

DEVELOPPONS UNE INDUSTRIE AUTOMOBILE DURABLE ET CREATRICE D'EMPLOIS !

L'emploi et l'activité dans l'industrie automobile, vont mal. Faute de pouvoir d'achat suffisant et d'accès au crédit du fait de la crise financière, les consommateurs ne renouvellent pas leur véhicule ou préfèrent se tourner vers des automobiles low cost produites hors Zone Euro. Les mesures de fiscalités dites écologiques ont été prises sans travailler à une véritable ambition industrielle.

Les succès mondiaux de Renault-Nissan, de PSA, rapportent à leurs actionnaires sans qu'il y ait de retombées positives en matière d'emplois ou de rentrées fiscales pour les collectivités publiques de notre pays. La politique monétaire pratiquée par la Banque centrale européenne, aggrave fortement cette situation.

Par le chantage aux délocalisations et la mise en concurrence des salariés des différents sites nationaux, européens et internationaux, les groupes automobiles font pression sur les salaires, les conditions et le temps de travail, les exonérations fiscales.

C'est pourquoi, il est temps de mettre en place une taxation anti-dumping salarial, social, écologique et fiscale, sur les véhicules et les équipements importés.

Les exigences en termes d'écologie et de sécurité, les changements de mode vie et de structures familiales, font qu'il y a urgence à investir pour inventer et produire les automobiles de demain, répondant aux nouveaux besoins humains en termes de déplacement.

La France n'est plus que le jouet des stratégies financières des grands groupes qui opèrent sur son territoire et qui détruisent des dizaines de milliers d'emplois industriels qualifiés. Notre pays ne peut avoir comme seul horizon les services financiers à haute valeur ajoutée, les services à la personne et le tourisme.

Pour Sarkozy, pour les patrons l'équation est simple : les salaires et l'emploi sont les variables à ajuster vers le bas, pour continuer à tirer les dividendes aux actionnaires vers le haut. Alors que le chômage technique se développe, que les intérimaires se retrouvent à la rue, les directions des constructeurs automobiles persévèrent dans leurs politiques de rachats de leurs propres actions au seul profit des marchés financiers.



Jacky HENIN

*Député Communiste Français au Parlement Européen
de la circonscription Nord-Ouest
Basse et Haute Normandie - Picardie - Nord Pas de Calais*

Je considère qu'il y a au contraire besoin d'une industrie automobile en France, allant des équipementiers aux bureaux d'étude, en passant par les centres d'assemblage, si on veut avoir une politique industrielle répondant aux besoins des populations et créatrices d'emplois stables et de qualité. Je propose que toute aide de l'Etat aux constructeurs et aux équipementiers soit subordonnée à la sauvegarde et aux développements de l'emploi, de la formation et de la recherche.

Les banques doivent être réquisitionnées dans le cadre d'un pôle public afin de mener les politiques de crédits nécessaires pour faire que l'industrie automobile crée des emplois en France et des rentrées fiscales pour les collectivités locales au lieu de délocaliser, de précariser, de surexploiter les salariés et d'enrichir les rentiers de la finance.

Fondamentalement, sauver l'industrie automobile française passe par une augmentation substantielle des revenus des familles et une sécurisation de l'emploi.

imprimerie SNEIP - St Etienne du Rouvray - 02 32 91 71 41

PSA à Caen, Renault, à Aubevoye, à Cléon, à Dieppe, à Grand-Couronne et à Sandouville.

Les poids lourds à Blainville, les remorques dans la Manche, les équipementiers Faurecia, Valéo, Lear, Autoliv, Plastic Omnium, Wagon, Cooper, Sealinx...

La filière automobile, c'est plus de 70 sites et 70 000 salariés en Haute et Basse Normandie

Pour la filière automobile un combat commun

La filière automobile c'est près de 70 000 emplois chez les constructeurs, les équipementiers, les fournisseurs, les prestataires de services en plus de 70 sites en Basse et Haute Normandie. Elle est menacée par les politiques du pouvoir et du patronat, par la crise de leur logique capitaliste. Il faut défendre cette filière!

Après des cadeaux massifs aux banques et à la finance, de nouvelles aides sont programmées pour les grands constructeurs et les grands équipementiers.

C'est le moment d'affirmer nos exigences :

- De produire ici dans nos régions et notre pays
- De stopper les licenciements et le recours abusif au chômage partiel
- De développer le pouvoir d'achat et non de l'amputer
- D'obtenir un droit de regard sur l'utilisation des aides publiques.

C'est le sens des orientations et des propositions du PCF, des parlementaires Jacky HENIN, Thierry FOUCAUD, Jean-Paul LECOQ, Daniel PAUL, des élus communistes lors des Etats Généraux de l'automobile, organisés le 20 janvier par le gouvernement !



LES 5 ORIENTATIONS DÉFENDUES PAR LES PARLEMENTAIRES COMMUNISTES

LORS DES ÉTATS GÉNÉRAUX DE L'AUTOMOBILE LE 20 JANVIER

Dans la crise capitaliste actuelle, les grands groupes de l'automobile, comme tous les groupes industriels, maintiennent leur objectif central : la rentabilité financière pour leurs actionnaires. Pour l'atteindre, ils sont prêts à poursuivre les délocalisations de productions, comme à se lancer dans des opérations de croissance externe pour s'accaparer des parts supplémentaires du marché.

Pour autant, la violence de la crise actuelle est telle que les groupes ne peuvent ignorer la volonté des Etats, dès lors que celle-ci s'exprime avec suffisamment de force !

Voilà pourquoi il faut que les salariés et la population se fassent entendre, d'autant que dans notre pays les aides publiques sont significatives et le marché de l'automobile important...

En France et plus généralement en Europe de l'Ouest, les conditions sont réunies pour que continue d'exister et se développe une puissante industrie automobile.

1 DES AIDES PUBLIQUES QUI DOIVENT FAVORISER LA PRODUCTION

Les chiffres des constructeurs montrent qu'en 2008 le marché de l'automobile a mieux résisté en France que dans les autres pays européens. C'est sans doute le résultat du bonus-malus qui a poussé à l'achat de petits et moyens véhicules plus sobres et moins émetteurs de CO₂. Mais ces véhicules sont essentiellement fabriqués hors de l'hexagone, parfois hors zone euro et hors Communauté Européenne.

Ainsi, un effort financier public aboutit à favoriser les importations de véhicules au détriment de la filière présente sur notre territoire. Cet effort, au-delà de favoriser un objectif écologique, a abouti à préserver la trésorerie et la rentabilité des groupes mais pas l'industrie en France.

On peut craindre que la prime à la casse, payée par les contribuables, et les aides apportées par les constructeurs – payées par les « économies » réalisées à coups de chômage technique et d'interruptions de production – n'alimentent les mêmes évolutions.

Les conditions de l'octroi de ces aides sont donc essentielles afin qu'elles servent le maintien et le développement de la filière en France et non les importations et les trésoreries des groupes.

2 AUX ACTIONNAIRES DE PAYER LE CHOMAGE PARTIEL

Chaque semaine, tombent des décisions de chômage technique, de suppressions d'emplois intérimaires, d'arrêt de fabrication sur différents sites de fabrication. Ces décisions frappent le pouvoir d'achat des salariés, avec toutes les conséquences sur des bassins d'emplois où la filière automobile est très présente.

Dans le même temps, les objectifs de marge pour 2009 ne seraient pas respectés, mais des dividendes, eux, seront quand même versés aux actionnaires !

Nous demandons, comme l'avait fait Jean Paul LECOQ, député de Seine-Maritime lors de l'audition de Carlos Ghosn à l'Assemblée Nationale et conformément à la proposition de loi déposée par Alain BOCQUET, député du Nord et tous les députés communistes, que les compensations de salaires pour les travailleurs victimes du chômage partiel soient prioritaires dans la répartition des profits et que les pertes subies soient intégralement compensées.

3 CONSTRUIRE L'AVENIR DE LA FILIERE AUTOMOBILE EN FRANCE

Les restructurations qui affectent l'industrie dans le cadre de la crise du capitalisme mondialisé, menacent la filière automobile. Dès lors, moins que jamais, il ne saurait être question de « laisser faire » le marché.

Au fil des années, les grands groupes se sont mondialisés ; au prétexte de « localiser » des productions auprès de marchés émergents. Ils ont, en fait, délocalisé vers des pays à bas coûts en limitant nos régions aux modèles de moyenne et haute gammes. Or, ce sont ceux-ci qui sont aujourd'hui en difficulté.

Les problématiques environnementales favorisent aussi les petits modèles !

Lors de son audition par l'Assemblée nationale, Carlos Ghosn s'était élevé contre toute perspective de fabriquer du « low cost » en France ! Mais comment prétendre que les délocalisations n'ont concerné que du « low cost » en France ? et les rabais actuellement consentis sur des véhicules vendus en France, mais fabriqués à l'étranger, donnent une idée des marges que permettent les délocalisations !

La question est donc de (re)construire en France, au plus près des marchés, les gammes de véhicules correspondant aux attentes des consommateurs : c'est une question de cohérence économique mais aussi de politique industrielle conforme à nos traditions et à l'évolution du marché français. Bien évidemment, cela concerne les sites et intègre les équipementiers et sous-traitants essentiels à la filière.

Le projet de Renault de développer à Flins un petit véhicule électrique, outre qu'il répond à la nécessité de diversifier les motorisations et de répondre aux exigences environnementales, confirme la pertinence d'une telle évolution.

Dès à présent, il faut arrêter tous les plans de suppressions d'emplois et mettre en œuvre les formations et investissements nécessaires.

4 UNE FORTE INTERVENTION DE L'ETAT ET DE L'EUROPE

On ne saurait laisser au marché et à ses objectifs de rentabilité financière, le soin d'impulser des recherches aussi stratégiques : les motorisations, les carburants, les composants, les matériaux, qui sont au cœur d'une politique industrielle nationale.

Intervention de l'Etat, car la cohérence d'une filière pose aussi les questions de formation et d'aménagement du territoire.

Une part plus importante des profits doit aussi être consacrée par les groupes à la Recherche et Développement, à la formation des salariés, à la cohésion de la filière incluant les sous-traitants.

En ce sens l'Etat doit disposer, dans le capital de Renault, d'une minorité de blocage lui permettant d'intervenir efficacement.

Au moment où aux USA et dans le sud-est asiatique des moyens considérables sont mis en œuvre, l'absence ou l'insuffisance de l'intervention européenne pour renforcer la filière automobile et la politique industrielle qui l'entoure, serait suicidaire pour le secteur et contradictoire avec les attentes de nos concitoyens à l'égard de l'Europe.

5 DES DROITS NOUVEAUX POUR LES SALARIÉS

Moins que jamais l'industrie automobile ne doit dépendre des seuls choix des actionnaires

L'importance de l'industrie automobile sur nos territoires, le nombre de salariés, les ressources qu'elle apporte aux collectivités et les aides qui lui ont déjà été versées justifient que salariés et élus participent aux décisions.

Un plan d'urgence pour sortir de la crise

Au delà du secteur automobile, l'ensemble de notre pays et du monde sont frappés par la crise du capitalisme.

N. Sarkozy dit vouloir « moraliser » ce système. Autant vouloir apprivoiser un requin!

Il faut commencer tout de suite, à changer en profondeur cette logique.

Les communistes proposeront en ce sens de:

- Sécuriser l'emploi et les salariés,
- Relever les salaires et le pouvoir d'achat
- Relancer les services publics et l'investissement
- Contrôler et réorienter les banques