

FILIÈRE AUTOMOBILE :

*Sortir la filière de l'automobile des griffes de la finance
et reconstruire une filière industrielle utile au pays, à
l'emploi et à la transition écologique*

Alors que le groupe Renault, dont l'État est actionnaire à hauteur de 15 %, fait planer la menace de fermetures de sites et de dizaines de milliers de suppressions d'emplois en France (MCA Maubeuge, Renault Alpine à Dieppe, Fonderies de Bretagne, site de Choisy-le-Roi, etc...), les annonces du Président de la République visent à accompagner une restructuration du groupe prévu avant la crise avec un objectif : réduire l'emploi en France et conforter le capital en mettant le cap sur la rentabilité.

Au contraire de cela, avec les milliards de fonds publics mis à leur disposition, les groupes automobiles français doivent contribuer à développer l'emploi dans l'ensemble de l'économie.

Relancer la filière automobile, c'est d'abord refuser toute fermeture de site de la part des constructeurs et des sous traitants. L'État actionnaire chez Renault doit empêcher la fermeture de sites.

Soutenir et relancer une filière industrielle nécessite au contraire sécuriser l'emploi tout de suite! Tout doit être fait en ce sens. L'emploi c'est la vie de milliers de femmes et d'hommes. L'emploi et les savoir-faire, c'est aussi le levier décisif d'une transition écologique réussie que les multinationales françaises, dont Renault, tardent à engager.

Développer l'emploi, la formation et maintenir les savoir-faire, c'est enfin le gage d'une maîtrise démocratique de l'industrie automobile et d'une souveraineté économique.

Renault, et indissociablement l'État actionnaire, doit au contraire être exemplaire dans l'ambition qui devrait inspirer toute la politique industrielle et économique : sécuriser l'emploi et la formation pour toutes et tous, afin de rendre possible une tout autre perspective de développement de l'industrie et des services pour atteindre les objectifs sociaux et écologiques répondant aux exigences de nos concitoyens et à celles d'une nouvelle mondialisation, fondée sur une logique de coopération et non plus sur une structuration des chaînes d'activité dictée par les multinationales et les marchés financiers.

Ces décisions concernent la vie de milliers de gens, des territoires entiers, l'ensemble de notre pays, la maîtrise souveraine de son avenir.

Nous demandons qu'un débat démocratique ait lieu dans toute la filière et dans les deux grands groupes, avec leurs ouvriers, techniciens, ingénieurs, cadres, employés, ainsi que dans le pays et avec tous les salariés de la filière. L'ambition doit être de garantir le maintien de leur emploi et un programme de formation leur permettant d'acquérir les qualifications qui leur permettront d'affronter la crise sans passer par la case « chômage », tout en conservant leur contrat de travail. C'est à cela, et non pas à restaurer les profits, que doivent servir les aides publiques (chômage partiel, etc.) et les crédits bancaires dont Renault va bénéficier.

Un plan de relance de la filière automobile française ne peut se concevoir sans tirer les enseignements des transformations profondes subies par la filière automobile française. Pilotées depuis plus de 3 décennies par la finance, elles ont abouti à l'affaiblissement de centaines d'entreprises (y compris équipementiers, soustraitants), à la suppression de dizaines de milliers d'emplois, à des délocalisations dramatiques pour l'industrie nationale.

- Comment ignorer ainsi que depuis 2004, le seul groupe Renault a vu la part française de sa production de véhicules réduite de 54 à 17 % entre 2004 et 2018 ?
- Comment passer sous silence que les actionnaires de ce groupe ont fait main basse sur 4,8 milliards d'euros de dividendes depuis 2013, quand ceux-ci auraient dû servir l'emploi et les salaires, la recherche, la modernisation des sites et le lancement de projets utiles à toute la société.
- Comment ignorer que notre pays enregistre à présent un déficit commercial de 15 Md€ en 2019 pour l'automobile (véhicules + équipements) ?

Pour le PCF, un plan de relance pour la filière automobile doit s'appuyer sur plusieurs principes essentiels :

Une grande ambition de développement industriel et de reconquête pour répondre aux besoins de mobilité et aux défis climatique et environnemental par la recherche, la formation, l'investissement efficace et l'embauche dans les nouveaux métiers de la construction automobile, nécessaires pour régénérer le tissu économique de l'ensemble de nos territoires, produire et consommer autrement ;

La coopération avec les services publics du transport et de la mobilité, pour définir les besoins et travailler à la complémentarité des modes de transport. L'objectif de limiter le rejet de CO₂ à 59g/km, d'ici 2030, en Europe doit être maintenu. La transition écologique, pour être réussie, impose de s'attaquer aux marges nettes des constructeurs, aux dividendes versés aux actionnaires et aux intérêts exigés par les banques.

Une maîtrise des choix de localisation et investissements de Renault selon d'autres critères que le taux de profit des actionnaires, c'est à dire une nouvelle efficacité économique, sociale et écologique s'appuyant sur les capacités des salariés du groupe et de l'ensemble de la filière automobile ;

Le besoin de nouvelles coopérations solidaires, y compris avec les PME et le réseau de sous-traitants, dans chaque pays comme à l'échelle de l'Europe et du monde, pour produire des véhicules adaptés au plus près de leur usage et dans des conditions socialement les plus élevées.

une mobilisation efficace de l'argent du groupe, de l'argent des banques et de l'argent public au service de ces objectifs. La Banque de France doit déclarer éligible au refinancement par la BCE, au taux actuel de -1 %, les crédits qui contribueront à sécuriser l'emploi et les salaires dans le groupe et chez ses sous-traitants. Les banques doivent être appelées à apporter à ce financement toute la contribution qu'exige leur responsabilité sociale, avec en fer de lance BPI France et la Caisse des dépôts. Un fonds de soutien pour les constructeurs et les équipementiers composé de prêt à taux 0 et de participation dans le capital des entreprises peut par ailleurs être immédiatement créé, mais son usage conditionné au maintien de l'emploi, des salaires et des conditions de travail des salariés, et à des engagements précis et contrôlés de délocalisation des productions;

la conquête par les citoyennes et les citoyens d'une nouvelle souveraineté sur les choix de production, d'aménagement du territoire et de financement. Les priorités en la matière ne doivent plus être fixées de façon technocratique, sous la pression du capital. Elles doivent être définies démocratiquement. Durablement, cela passe, dans la filière automobile comme ailleurs, par de nouveaux pouvoirs pour les salariés au sein des entreprises et des filières, avec droit de veto notamment. Ce devrait être par ailleurs l'objet d'une conférence nationale pour l'avenir de l'industrie automobile et des transports, associant tous les acteurs économiques, à commencer par les salariés, leurs représentants, et les élus locaux, départementaux, régionaux et nationaux.



Cette ambition industrielle, profondément novatrice, ne saurait s'appuyer sur de vagues promesses de réindustrialisation, qui se sont souvent soldées par des abandons. Elle doit s'appuyer sur une mobilisation des salariés eux-mêmes, des organisations syndicales, des élus locaux, du Parlement, la mobilisation de moyens financiers hors de l'emprise des marchés et porter des exigences de sécurisation de l'emploi, de formation des salariés, de recherche et d'innovation pour produire mieux et en fonction **des besoins populaires**.

Sur la base des principes évoqués précédemment (mobilisation de l'argent, emploi, qualifications, démocratie, coopérations, pouvoirs des salariés...), le PCF propose de structurer une véritable politique industrielle pour l'automobile autour des objectifs suivants :

Garantir que la plus grande partie des véhicules des groupes français vendus en France soient **produits en France** ;

Relocaliser sur notre territoire la production de citadines électrique, hybrides, thermiques pour le marché français (la Clio est produite en Turquie, la Dacia en Roumanie , la 208 en Slovaquie). La production de véhicules automobiles est passée sous le seuil des 2 millions en France : pour l'avenir de la filière, fixons nous l'objectif de produire 3 millions de véhicules d'ici 2 ans ;

Investir dans la recherche pour produire en France des citadines populaires 100% électrique à moins de 15000 euros (comme le projet Hélios/ AV3 de Renault) ;


Développer les investissements dans la production et le recyclage de véhicules thermiques ;

Créer une filière de production de batteries et une filière hydrogène, avec l'ambition d'augmenter la part de marché des véhicules 100% électrique ou hydrogène en 2030, avec un plan d'implantation de bornes et de sites de recharge,

Amplifier la recherche, en lien avec le CEA, sur la production de véhicules moins polluants par un consortium réunissant les producteurs français.

Investir dans l'économie circulaire et donc le recyclage des véhicules ;

Enfin, pour accompagner un renouvellement d'un parc vieillissant, les dispositifs de « primes à l'achat » ne peuvent que répondre temporairement aux besoins de déstockage notamment. La question fondamentale demeure celle du pouvoir d'achat aux salariés et donc de l'augmentation sensible les salaires.



De tout cela, il n'est pas question dans le discours du Chef de l'État, qui se contente en fait de préserver les intérêts de ceux qui ne voient dans l'industrie automobile qu'une source de rentabilité financière.