



Salariés de l'automobile

Tous ensemble le 17 à Paris devant la Bourse, symbole de l'argent facile

Ensemble :

- *pour porter nos revendications en termes d'augmentation de salaires, d'emplois, d'une retraite anticipée pour travaux pénibles, d'amélioration des conditions de travail dans le cadre d'une vraie politique industrielle,*
- *pour dénoncer les choix des entreprises qui font de la crise un élément de restructuration en profondeur de la filière de l'automobile, dans le seul but de garantir les bénéfices et les dividendes versés aux actionnaires. Comme nous l'avons déjà affirmé, la crise a bon dos et sert d'alibi.*

Elle est d'abord dans l'automobile une crise du modèle de production basé sur les externalisations et les délocalisations.

Pour la CGT, la crise dans la filière est avant tout sociale.

Après avoir subi le chômage partiel, les salariés de nombreux sites de la filière automobile (donneurs d'ordres et sous-traitants) se voient de nouveau imposer des samedis obligatoires, des heures supplémentaires ainsi que la mise ou la remise en place d'équipes de VSD (Vendredi - Samedi - Dimanche). Dans certaines entreprises les heures supplémentaires pleuvent, alors même que des plans sociaux sont en cours et que l'on constate aussi le retour des salariés précaires pour remplacer le personnel concerné par les restructurations (plans sociaux, les plans de départs dits volontaires...).

Ce mode d'organisation de la production, qui vise à conjuguer chômage partiel et heures supplémentaires n'a pour seul but que de diminuer

les frais fixes (utilisation des machines, fluides...) et d'intensifier la flexibilité du travail.

Cette intensification de la production dégrade les conditions de travail, déstructure en profondeur la vie de famille et le tissu social. Elle provoque une explosion des TMS et du stress du fait de l'augmentation des cadences sur les chaînes de montage. Avec le travail le samedi, les salariés ne disposent plus de leur week-end en famille.

C'est inacceptable !

Cette situation est de plus en plus contestée par les salariés, quelle que soit leur catégorie. Les conséquences sociales subies par les salariés de l'automobile font face aux incohérences industrielles.

Depuis des mois, des sites ont été contraints au chômage partiel, soi-disant à cause d'un surplus de stocks.

Pourtant, chez les concessionnaires, les délais de livraison des véhicules neufs français peuvent atteindre des mois.

Près de quatre mois d'attente chez Renault pour une Twingo fabriquée en Slovénie. Ne se moque-t-on pas de la clientèle et des salariés ?

Les mises au chômage partiel, les délocalisations et fermetures d'équipementiers entraînent des pénuries de pièces de rechange dans les garages et services après-ventes, à l'exemple des connecteurs fournis par Molex causant l'immobilisation des véhicules pendant des mois.

Pour la CGT, il est urgent et nécessaire d'imposer d'autres choix en remplaçant le travail des salariés et les besoins au cœur de la stratégie des entreprises. **C'est possible.**

Les luttes, couronnées de succès, engagées par les salariés pour préserver leur outil de travail et l'emploi en témoignent et contribuent à donner confiance. Les responsabilités des donneurs d'ordres dans les choix stratégiques et industriels sont mises à l'index, comme à la SBFM où la lutte historique des salariés de la fonderie a permis de faire plier Renault et réintégrer la fonderie dans le groupe. Cette réintégration est l'illustration de l'échec de Renault sur sa stratégie d'abandon et de recentrage sur le cœur du métier.

Idem chez MOLEX où les salariés se battent pour la sauvegarde de leurs emplois. Face à eux, la direction de MOLEX battue sur le terrain industriel et économique adopte une attitude de patron voyou en violant les lois françaises.

Ou bien encore chez SONAS, où le personnel porteur d'une alternative industrielle, et fort de

la mobilisation de celui-ci a permis de faire échec aux prétentions du repreneur visant à licencier la moitié de l'effectif.

Ces victoires en appellent d'autres !

Au moment où les ventes de véhicules neufs reprennent, c'est toute l'industrie automobile qui doit se tourner vers la réponse aux besoins. Force est de constater que les différentes primes mises en place (bonus-malus écologique et prime à la casse) soutiennent les ventes. Ces aides confortent l'analyse de la CGT sur la faiblesse du pouvoir d'achat et les prix trop élevés des véhicules neufs.

Les richesses produites par les salariés ainsi que les différentes aides publiques et exonérations accordées aux constructeurs doivent être utilisées pour répondre aux besoins des salariés, aux investissements pérennisant l'outil de production et à la création d'emplois dans une filière automobile tournée vers l'avenir et source d'innovations technologiques répondant aux questions environnementales.

C'est ce à quoi doit aussi servir l'argent des banques au lieu de servir de rentes aux actionnaires.

C'est tout le sens de la mobilisation du 17 septembre devant le Palais Brongniart à l'appel des fédérations de la Métallurgie, Chimie et Verre et Céramique qui trouvera d'ores et déjà son prolongement le 22 octobre à Paris au travers d'une nouvelle journée d'actions à l'appel de la CGT pour le maintien et le développement de l'emploi et des industries dans notre pays.

Comme lors du salon de l'automobile, rendez-vous le 17 septembre à 11 heures de la place de l'Opéra (métro ligne 3) à la Bourse en manifestation portons haut et fort nos revendications.

Montreuil, le 7 septembre 2009