



# Le 10 octobre, C'est l'ensemble des salariés de la filière automobile qui s'invite au Mondial de l'auto



**Du 4 au 19 octobre  
prochain se déroulera,  
à Paris Porte de  
Versailles, l'édition  
2008 du salon de  
l'automobile.**

Avec plus de 1.500.000 visiteurs et 11.000 journalistes français et étrangers, le Mondial de l'automobile est le plus grand salon au monde (devant Tokyo, Francfort et Genève).

Au-delà de la présentation des derniers modèles de chaque constructeur et des diverses expositions d'équipementiers, manufacturiers, fournisseurs de matières premières, c'est avant tout le savoir-faire de millions de salariés qui est présenté aux visiteurs.

L'automobile est toujours source de rêve pour les passionnés, de liberté pour se déplacer, et surtout indispensable pour des millions de salariés qui l'utilisent chaque jour pour se rendre au travail.

---

## **La réalité, C'est que cette image de liberté s'arrête trop souvent à la porte des entreprises**

Derrière cette superbe vitrine commerciale et technologique se cache une dure réalité, avec sa face cachée de souffrances conjuguant l'aliénation liée aux modes d'organisation du travail, le mal-vivre et une forte dégradation des conditions de vie et de travail.

**Sous les paillettes du Mondial de l'auto, on brade la santé et les droits des salariés.**

Dans la filière automobile, les bas salaires sont légion. Le patronat de l'automobile s'entend pour faire baisser constamment la part des salaires, dans le seul but d'accroître sans cesse sa rentabilité et ses profits.

Cela se traduit par des salaires se rapprochant du SMIC permettant de moins en moins aux salariés d'acheter les voitures qu'ils produisent.

La vie quotidienne des salariés est telle que les difficultés financières arrivent de plus en plus tôt chaque mois. L'augmentation indécente du prix des carburants fait la part belle aux compagnies pétrolières, comme Total qui a réalisé 7 milliards d'euros de bénéfices au 1<sup>er</sup> semestre 2008.

Cette hausse, entre autres, ampute fortement le budget des salariés. Cette situation rend d'autant plus légitime l'exigence d'augmentation des salaires portée par les salariés, à travers leurs revendications.

D'un côté, Renault a réalisé 1,5 milliard d'euros de bénéfices au 1<sup>er</sup> semestre 2008 (soit +20%), 733 millions d'euros pour PSA (soit +49%) et 430 millions d'euros pour Michelin. Les dividendes versés aux actionnaires de Renault ont été multipliés par 6 en 7 ans.

De l'autre côté, seulement 1.5% d'augmentation générale pour les salariés de Renault et 1.9% pour ceux de PSA.

L'industrie automobile française, ses salariés et les utilisateurs de voitures ne doivent pas payer les exigences de rentabilité des actionnaires. Au contraire, l'industrie automobile doit répondre aux besoins des populations, tout en respectant l'environnement.

Cela passe par des investissements et le développement de nouveaux véhicules et motorisations.

Les besoins sont énormes, le parc automobile français vieillit continuellement (8 ans de moyenne d'âge en 2007) et le prix des véhicules neufs reste très élevé : 22 000 euros en moyenne en 2007, soit 22 mois de salaire pour un Smicard.

Le succès des voitures low-cost et des petits véhicules est révélateur d'un réel manque de pouvoir d'achat et non d'une soudaine prise de conscience écologique.

Depuis l'année dernière, les fermetures d'usines, les plans sociaux et les plans de départs volontaires se multiplient. Des milliers d'emplois sont menacés ou détruits chez les constructeurs, les équipementiers ou les sous-traitants (notamment les fonderies). Ford, Valeo, Faurecia, Renault, PSA, Michelin, Goodyear... la liste est longue.

Au fil des réductions d'effectifs, les charges de travail, qu'elles soient physiques ou mentales, sont devenues insoutenables.

Parallèlement, les salariés ne perçoivent rien sur les gains de productivité dus aux progrès techniques.

Les conséquences sont catastrophiques : chasse aux malades, non-déclaration des accidents du travail, explosion des cas de TMS (Troubles Musculo-Squelettiques) et accroissement du stress au travail provoquant malheureusement de plus en plus de suicides.

L'utilisation à outrance de la flexibilité des salariés, contribue à dégrader leur santé et à détruire leur vie sociale.

Qui parmi nous n'a pas dû annuler au moins une fois sa participation à un repas de famille, à un match de foot, ou bien à une activité associative ou culturelle le samedi ?

Pire encore, qui n'a pas annulé un rendez-vous médical, justifié par la seule volonté des directions d'entreprises qui poussent le "juste à temps" à l'extrême ?

**Cela est aussi vrai pour les salariés précaires. Le secteur de l'industrie automobile est l'un de ceux où la précarité est la plus importante. Elle touche en moyenne 10% des salariés. Dans certains cas, le taux d'intérimaires sur les lignes de production dépasse les 40%.**

La CGT réclame des retraites anticipées pour travaux pénibles compensées par des embauches.

C'est ce que font valoir les salariés avec leurs syndicats CGT de Peugeot Poissy et Citroën Rennes, suite au renvoi des intérimaires par la direction, en revendiquant leur embauche pour favoriser le départ des anciens.

## **Ouvriers, Employés, Techniciens, Ingénieurs, Cadres de la filière automobile, Qui, mieux que vous, peut parler de la face cachée du salon ?**

C'est la raison pour laquelle des milliers de salariés de la filière sont invités à témoigner à l'appel des Fédérations CGT de la Chimie, de la Métallurgie et du Verre et céramique constituant la filière automobile française.

**Vous seuls pouvez le faire !  
Portons nos revendications tous ensemble au Mondial de  
l'automobile et exigeons que soit engagé un véritable débat  
national sur l'avenir de la filière automobile en France !**



**Le 10 octobre 2008  
à Paris Porte de Versailles**

**Rendez-vous à 11h !  
Metro - ligne 12 - Porte de Versailles**