



L'industrie automobile et les équipementiers de plein fouet dans la crise mise en place par les capitalistes pour générer toujours plus de profits.

L'industrie de l'automobile traverse une crise structurelle engendrée par la course aux profits maximum, que ce soit en France, au niveau Européen ou Mondial. Dans cette difficulté vécue actuellement au niveau de la concurrence entre groupes capitalistes, un secteur inquiète particulièrement : les équipementiers automobiles. A tel point que d'ici à 2030, les prévisions les plus optimistes font valoir que **la moitié des emplois** (57.000 actuellement dans notre pays) dans ce secteur vont disparaître.

L'industrie automobile se restructure à tous les niveaux de la planète pour générer plus de profits et comme exemple en France, on constate que Stellantis est né du rapprochement des groupes Fiat Chrysler Automobiles et PSA. Cette fusion est avant tout financière comme en atteste le siège du Groupe au Pays-Bas. Un pays qui offre de nombreux avantages fiscaux et une réglementation plus souple.

Les déboires de Stellantis avec ses usines italiennes ou de Volkswagen, qui envisage de fermer pour la première fois de son histoire des usines en Allemagne, montrent que les grands groupes, surtout européens, sont confrontés à une crise de plus en plus forte. Mais n'oublions pas que quand les grands constructeurs dévissent, ils entraînent avec eux toute une chaîne. Les équipementiers sont en souffrance, comme en témoignent le récent dépôt de bilan de Recaro (fabricant de sièges en Allemagne) et du fabricant de jantes BBS, ainsi que le rachat de Leoni (Allemagne) par le groupe chinois Luxshare. Pour d'autres, c'est la compression de personnel, comme l'ont annoncé Bosch, Valeo (ventes de trois sites) ou encore le fabricant suédois de batteries Northvolt.

Forvia annonce plus de 2.800 suppressions de postes fin 2024 en Europe et plus de 5.800 au cumul fin 2025. Ces suppressions rentrent dans le plan d'économies lancé en février dernier, qui prévoyait globalement une réduction des effectifs en Europe de 10.000 personnes d'ici 2028.

Comme les marchés de l'automobile sont saturés, les constructeurs se mènent la guerre en s'attaquant à des centaines de milliers d'emplois, considérés comme variable d'ajustement.

En Wallonie et en Flandre, le nombre de faillites continue d'augmenter, tous secteurs confondus, comme chez Van Hool, Km Group et Carpetright... Les licenciements et les suppressions d'emplois se multiplient. Les marchés se rétrécissent encore plus à cause des baisses de salaires, sur lesquelles pèsent l'augmentation du chômage et les hausses de prix ! Ces mesures ne font qu'aggraver la crise.

Jusqu'à aujourd'hui, ça n'empêche pas les capitalistes de continuer à faire des profits gigantesques en faisant payer les travailleurs, en spéculant sur les marchés financiers et en bénéficiant de cadeaux fiscaux et de subventions. Les actionnaires du groupe VW qui exigent aujourd'hui des fermetures d'usines, ont empêché un profit de 18 milliards l'année passée !

Tout cela ne fait qu'alimenter la crise économique, qui est loin de se limiter au seul secteur automobile européen.

Cela ne peut aller qu'en s'aggravant. Récemment, les États-Unis annonçaient de nouvelles sanctions contre une quinzaine d'entreprises chinoises, accusées de fournir des composants à l'industrie russe... C'est de cette manière que les guerres économiques et militaires s'entremêlent et finissent par s'étendre et se généraliser !

Début septembre, la direction d'Audi confirmait qu'aucun nouveau modèle ne serait produit à Forest. Cela revient à en déclarer la fermeture !

La veille, le groupe VW, l'actionnaire d'Audi, annonçait se préparer à fermer des usines et à licencier en Allemagne pour faire passer ses marges de 2% à 6% ! Cette annonce suit celle des actionnaires de Bosch, Continental et ZF qui prévoient aussi de supprimer des dizaines de milliers de postes ! En France, les travailleurs

du secteur automobile font face à la même politique de la part de Stellantis dont le PDG s'octroie un salaire annuel de 38 millions d'euros, MA France, Magna, et Valeo.

En août 2024, le marché automobile français a enregistré 85.977 nouvelles immatriculations, marquant une baisse de 24,32% par rapport à août 2023.

La crise sanitaire du Covid 19, la guerre en Ukraine, le tout électrique sous couvert écologique ont été le prétexte de la crise du secteur automobile, et des conséquences désastreuses pour les populations.

Le bradage de l'économie industrielle automobile a démarré lors de la fermeture des hauts fourneaux de la sidérurgie de Longwy en 1979, et cela a continué sous les différents gouvernements en place, qu'ils soient sociaux-démocrates ou de droite.

Après la fermeture de Métaleurop il y a vingt ans, plus récemment des Fonderies de Bretagne, du Poitou Alu, et actuellement les deux sites Walor dans les Ardennes, on constate que le nombre actuel de fonderies en France se compte sur les doigts d'une main. ArcelorMittal Fos envisage de réduire ses effectifs de 10%, l'objectif déclaré étant d'adapter l'organisation et l'emploi au fonctionnement du site de Fos-sur-Mer qui ne tourne désormais plus qu'avec un seul haut-fourneau. Toutes ces liquidations ont entraîné des dizaines de milliers d'emplois et une immense précarité pour les salarié-es et leurs familles.

Les luttes se développent partout dans le monde : En Inde, l'usine sud coréenne Samsung, le géant de l'électronique, fait face à une grève de centaines d'ouvriers d'une de ses usines, située à Sriperumbudur, ceux-ci gagnent en moyenne 25.000 roupies par mois, soit quelques 270 euros.

En Suède : Northvolt, le fabricant suédois de batteries pour véhicules électriques va supprimer 1.600 emplois sur 6.000 ! Le recul du marché de la voiture électrique fait ses premières victimes. Le constructeur automobile allemand Volkswagen (21%) est le premier actionnaire de Northvolt. Créé en 2016, Northvolt était l'un des grands espoirs européens en matière de batteries au moment où l'Europe cherche à rattraper son retard face aux géants asiatiques et américains.

Le capitalisme s'enfoncé dans la crise et la guerre. Pour éviter à l'humanité une nouvelle catastrophe comme les deux guerres mondiales, il faut le renverser !

Cela, seule la classe ouvrière en est capable. Les travailleurs sont les plus nombreux, ils sont ceux qui font tourner toute la société et produisent les richesses, et n'ont intérêt ni à la course au profit, ni à la concurrence qui alimente la crise.

Les travailleurs n'ont pas d'autre choix que de s'unir, non seulement pour défendre leurs salaires et leurs conditions de travail, mais pour arracher le pouvoir aux capitalistes, et construire une société débarrassée des crises, des guerres et de l'exploitation !

Pour changer la société, il faut avant tout abolir la propriété privée des moyens de production et d'échange (entreprises industrielles et commerciales, sociétés financières, grandes banques), mettre en commun ces moyens et confier aux travailleurs et au peuple leur entière gestion. La lutte politique pour débarrasser la société du capitalisme est indispensable pour que le peuple prenne le pouvoir en vue de diriger dans le sens des intérêts des travailleurs, de la nation et de la paix.

C'est à quoi s'engage notre Parti Révolutionnaire Communistes en soutenant toutes les luttes qui seules pourront changer ce que nous fait vivre la société capitaliste, combattons tous ensemble pour une société socialiste au service des travailleurs.