

Produire, concevoir et vendre au plus près pour répondre aux enjeux environnementaux, sociaux et sociétaux et préserver nos compétences !

Souvent, sous prétexte de se rapprocher d'un marché (Dacia par exemple) les constructeurs implantent des usines dans des pays étrangers et imposent aux équipementiers d'en faire de même.

Améliorer leur compétitivité, se traduit par :

- Des coûts plus bas vis-à-vis de la main-d'œuvre ;
- Une fiscalité moins élevée ;
- Des réglementations sociales et environnementales moins exigeantes.

Ce sont tout autant de facteurs dont ils se servent pour délocaliser ou localiser les productions dans les pays dits « LOW-COST ».

La perpétuelle recherche de « main-d'œuvre à bon marché » est l'outil idéal pour le patronat afin de mettre en concurrence les salariés entre eux.

Et cela se répercute sur nos vies quotidiennes, il n'y a qu'à tendre l'oreille et écouter les discours qui consistent à dire aux Français qu'ils coûtent plus chers que les espagnols, aux espagnols qu'ils coûtent plus chers que les pays du Maghreb, au Maghreb que l'Europe de l'Est, aux salariés de l'Europe de l'Est que ceux d'Asie, etc.

En France, pour garder une production ou pour en affecter une autre, sous prétexte du « pseudo coût du travail » les directions imposent des accords de compétitivités aux salariés et s'attaquent à leur temps de travail mais également à l'intégralité des garanties collectives.

Tout cela engendre des non-sens que nous devons inverser !

Prenons l'exemple de la Clio et la 208. Ce sont les deux types de voitures les plus vendues en France alors que pas une seule n'est produite sur le territoire français. Il est à noter qu'il en est de même pour les 208 électriques.

• FOCUS sur la Clio et la Twingo

Les usines turques et roumaines étant chargées supérieurement à leurs capacités d'accueil, les conditions sociales dans lesquelles les véhicules sont produits sont particulièrement difficiles.

En Turquie, là où est assemblée la Clio V, le temps de travail hebdomadaire est de 45 heures. Les salariés

Renault de l'usine de Bursa travaillent tous les jours de la semaine, dimanche inclus.

En Slovénie, là où sont produites la Twingo et la Clio, la durée hebdomadaire du travail est fixée à 40 heures, pouvant aller jusqu'à 48 heures avec les heures supplémentaires.

1 million de Renault produites en France permettrait une embauche de 4000 CDI

Pour la seule année 2018, 244 000 Renault et 141 000 Dacia ont été produites en Slovénie, en Roumanie et en Espagne pour être réimportées en France. Ces véhicules produits dans des pays étrangers, notamment comme la Turquie, où l'énergie est particulièrement carbonée (la production électrique au charbon est en hausse). A cela s'ajoute le transport routier des véhicules réimportés en France.

Parmi les 10 meilleures ventes de véhicules en France en 2018, 4 modèles sont des véhicules Renault-Dacia. Ainsi, la Clio IV, la Sandero et le Duster, comptent parmi les modèles les plus vendus en France, alors que ces véhicules sont largement produits en Europe (hors France) mais aussi à l'extérieur de l'Europe.

Plus de 350 000 véhicules supplémentaires peuvent ainsi être fabriqués en France dans un délai court. Renault France pourrait ainsi fabriquer au total plus d'1 million de véhicules.

Un autre exemple concret : le groupe Bosch situé à Rodez vient de décrocher un contrat avec d'énormes volumes d'injecteurs pour Renault et PSA. Ces derniers seront-ils capables de s'engager pour une production à Rodez ?

En conclusion, en plus des retombées positives pour le climat, il nous faut un rééquilibrage des charges dans les sites en Europe en relocalisant une partie de la production de Dacia, de la Clio, de la Mégane ou de la Captur. En France, cela permettrait d'avoir un impact non négligeable sur l'emploi au sein de Renault mais aussi pour toute la filière automobile française avec l'embauche de plus de 4 000 CDI !

Un investissement aux multiples bienfaits pour l'emploi dans la filière automobile française qui donnerait du volume aux fonderies et aux entreprises d'emboutissage.

L'embauche de 4 000 CDI a minima, engendrerait des cotisations sociales supplémentaires qui pourraient venir renforcer le financement de notre protection sociale (sécurité sociale, retraite...).

Le tout électrique n'est PAS le bon choix

La voiture électrique (VE) : un coût élevé ?

Le contrat de la filière automobile signé le 22 mai 2019 a pour but de multiplier par 5 les véhicules 100% électrique à l'horizon 2022. Dans le Plan de Relance Auto, M. MACRON a annoncé que cela se fera plutôt pour 2021.

Malgré les aides de l'Etat, l'acquéreur doit pouvoir justifier d'un certain pouvoir d'achat s'il veut un VE car le prix reste encore très élevé. Ce sont donc des véhicules toujours inaccessibles pour une bonne partie des français.

Lorsqu'on parle de pollution d'un véhicule, il est coutume de la mesurer de sa construction, à sa destruction. Il conviendrait donc d'en faire de même pour le véhicule électrique car son coût doit aussi se mesurer dans la durée.

De plus, la voiture électrique est souvent livrée sans batterie et la location de cette dernière varie de 40 à 100€ mensuel.

Nonobstant la dépense de la batterie, elle donne quelques avantages à l'usager :

- Pas de vidange ;
- Pas de filtres à changer ;
- Pas de courroie de distribution ;
- Et sur un calcul de 100 Km, l'électrique coûterait moins cher qu'un diesel par exemple.

Pour autant, OVE (organisme créé par BNP Paribas et Arval), publiait en 2016 une étude qui comparait le coût d'usage total précis des différents véhicules (électriques, Diesel et Essence) sur une durée de 48 mois ou sur la base de 60 000 km.

L'étude fait ressortir « le prix kilométrique » :

- Zoé Zen (batteries louées) = 0,426€,
- Clio Essence TCe 90 Zen = 0,378€
- Clio Diesel dCi 90 Zen = 0,377€

On voit bien que le coût d'usage des véhicules à diesel ou essence est en deçà de celui du VE.

La France dépendante des autres pays

Prenons pour exemple, le lithium* qui permet à une batterie de se recharger et le cobalt** qui, lui apporte un effet « booster ».

La quantité nécessaire de ces deux substances pour la fabrication d'une batterie est effectivement faible. Cela dit, au regard des projections futures du parc auto électrique, les besoins vont devenir grandissants.

Première crainte : la dépendance, car ces pays sont géopolitiquement instables

La Voiture Electrique : l'environnement et les conditions de travail

Le Congo, le Chili et la Chine d'où proviennent principalement les métaux rares, exploitent des mines sans se soucier des enjeux environnementaux. Ils utilisent des quantités astronomiques d'eau pour permettre l'extraction de ces métaux.

Les batteries automobiles étant pour la plupart des batteries lithium-ion, elles nécessitent l'extraction massive de minerais. L'extraction du lithium a déjà conduit à des pollutions importantes en Chine : en 2013 et en 2016, une région tibétaine a été empoisonnée par des rejets de produits toxiques.

Le cobalt est quant à lui exploité au Congo. Les réglementations écologiques ainsi que les conditions de travail y sont quasi inexistantes, au point même d'y faire travailler des enfants dans des conditions inhumaines.

Enfin, le profit de certaines entreprises de renommée mondiale, n'est-il pas dangereux pour la couche d'ozone ?

En passant du nickel, au lithium, au cobalt, le recyclage s'avère problématique et demande énormément d'énergie. En réalité, c'est une voiture vendue comme écologique, mais dont la fabrication n'a rien d'écologique.

*provenant pour 85% du Chili, de l'Argentine et de la Bolivie

**co-produit de l'extraction de minerais de cuivre en République Démocratique du Congo et en Zambie, de l'extraction de minerais sulfurés de nickel en Russie, Canada, Australie, de minerais latéritiques de nickel en Nouvelle Calédonie, Cuba, Indonésie, Australie, Philippines, Madagascar)

Les bus, par exemple, consomment une quantité importante de cuivre dans leurs batteries ainsi qu'au niveau de leurs chaînes de traction, qui peuvent avoir jusqu'à six kilomètres de câblage. Selon la taille de la batterie, un bus électrique peut quant à lui consommer entre 200 kg et 400 kg de cuivre. De surcroît, d'après l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (Ademe), il faut avoir parcouru entre 50 000 et 100 000 km en voiture électrique pour seulement commencer à être moins producteur de CO² qu'avec une voiture thermique.

Cela pose nécessairement la taille des batteries. Dans les années 2000, alors que l'électrique était rejeté par les industriels, l'argument de l'autonomie était brandi comme une contrainte justifiant la défiance des industriels. Les consommateurs ont malheureusement bien intégré ce problème, alors que le trajet moyen parcouru par jour est inférieur à 50km en France ! De ce fait, la course à la batterie surdimensionnée, lancée par Tesla, conduit les constructeurs à proposer des batteries toujours plus lourdes, nécessitant non seulement plus d'énergie à la production, mais bien sûr à la recharge.

Si une nouvelle étude par la Commission de Régulation de l'Energie démontre que notre parc actuel de nucléaire pourrait absorber entre 2 et 15 millions de voitures d'ici 2035, nous ne sommes cependant pas convaincus que les centrales nucléaires vieillissantes puissent permettre des recharges simultanées quotidiennement ? En plus de restreindre la taille des batteries, c'est aussi la puissance des chargeurs qu'il faut mesurer : les turbochargeurs de Tesla feront sans doute plaisir aux quelques ménages aisés qui pourront recharger leurs véhicules en un rien de temps, mais pourrait peser très lourd sur le réseau électrique !

La Bretagne qui a déjà du mal à gérer les pics de consommations hivernaux pourrait-elle pallier le besoin d'un parc de voitures électriques conséquent ?

La FTM favorable au projet CGT RENAULT : un véhicule électrique accessible à tous, produit en France

La CGT Renault préconise la production d'un petit véhicule électrique populaire, dédié à l'usage quotidien, et produit en France

Un petit véhicule électrique pensé comme un tout et non par assemblage de composants standards, ce qui aurait rendu toute innovation de rupture impossible.

Un petit véhicule abordable dédié à l'usage du quotidien, conçu spécifiquement pour cet usage. Une autonomie de 150 km, largement suffisante. Le coût de la batterie n'est plus déterminé seulement par sa capacité en énergie (kWh), mais par la puissance (kW) de traction nécessaire (accélérations et pentes à haute vitesse). Or la puissance est dimensionnée par la masse du véhicule. La masse est donc le point clé pour réaliser ce petit véhicule électrique abordable, 800 kg avec une batterie de 15 kWh, pour moins de 15 k€ hors-subsidation.

Ce petit véhicule disposerait donc d'une batterie moins puissante et donc moins gourmande de métaux rares, ce qui in fine, contribuerait plus favorablement à la préservation de notre environnement que ce qui se fait actuellement, au détriment de la planète, de nos ressources, de nos emplois et de nos savoir-faire.

Prix des véhicules adapté à la bourse des Français

Vendre, c'est d'abord être à l'écoute du client

et répondre aux attentes de ce dernier. La première exigence du client reste le prix et en France, une grande partie de la population, faute de pouvoir d'achat, ne peut acquérir un véhicule neuf.

Constat :

L'âge moyen d'un acquéreur de véhicule d'occasion atteint 44,4 ans contre 52,4 ans pour une automobile neuve.

Ce qu'il faut comprendre c'est que les ménages à faibles budgets ne peuvent se permettre d'acheter un véhicule neuf dont le prix moyen est supérieur à 19.000€.

Cela explique aussi le faible volume de VE qui, pour la Peugeot e-208 ou Renault Zoe, sont vendues à plus de 30 000 € (batterie comprise). La Volkswagen ID.3 débutera à partir de 40 000 €. **Aussi, avec le bonus de l'Etat, le prix reste encore trop conséquent pour beaucoup.**

Les ventes de voitures se sont écroulées en France pendant le confinement.

Le confinement et la fermeture des concessions pendant deux mois ont donc engendré, une **chute des ventes de voitures neuves de 88.8%** (sources Comité des constructeurs français d'automobiles).

Les aides de l'Etat, les offres promotionnelles auront peut-être un effet positif sur le niveau de vente, mais pour beaucoup de Français, l'heure est à la grande perte de leur pouvoir d'achat amplifié par le COVID-19 et la mise en place du chômage partiel.

Aider à la consommation, relancer le pouvoir d'achat, comment faire ?

• **Orienter les aides publiques aux entreprises vers la consommation.**

Pour illustrer, prenons un exemple dans le secteur de l'Automobile. Une simple baisse de la TVA à l'acquisition d'un véhicule neuf participerait au rajeunissement du parc. De plus, les voitures de plus de 8 ans sont très polluantes et leurs utilisateurs, faute de pouvoir d'achat suffisant, ne peuvent en changer.

• **Baisser les marges des constructeurs et le prix des véhicules pour répondre aux besoins de toute la clientèle.**

• **Augmenter les salaires** : par exemple, avec la mise en place d'une grille unique des classifications, de l'ouvrier au cadre, permettant de valoriser les diplômes et les savoir-faire de chaque personne. Elle débiterait à 1 700 € pour un salarié sans diplôme et qualification reconnue, hors primes avec une valeur du point unique, et une hiérarchie des salaires de 1 à 5.

• **Offrir une gamme de véhicules accessibles à tous comme la proposition de la CGT RENAULT sur un véhicule électrique populaire.**

Il faut donc inverser cette stratégie des constructeurs à savoir : « on produit en France les produits à forte Valeur ajoutée ». Or, ces produits ne trouvent pas de clientèle suffisante pour assurer des volumes intéressants pour l'emploi, et surtout, ces segments sont déjà bien occupés par les constructeurs Allemands et Suédois, sur lesquels Renault (et dans une moindre mesure PSA) ne fait absolument pas le poids, en termes de prestige, de qualité...

La production de batteries électriques

Comme toute révolution technologique, elle apporte des craintes légitimes concernant les emplois, l'usage... La « destruction créatrice », autrement dit : la fin d'un cycle technologique remplacé par la naissance d'une nouvelle technologie alerte sur l'équivalence entre ce qui a été perdu et ce qui sera créé. **Comme le véhicule électrique devient une réalité, il est nécessaire maintenant de faire en sorte que la balance soit en la faveur de la création.**

La valeur d'un véhicule électrique réside dans la batterie : entre 30 et 50% de sa valeur ajoutée selon les estimations. Dans une compétition à accroître les marges, les constructeurs sont inquiets de voir ainsi une telle part de la valeur leur échapper, au profit des producteurs des cellules, principalement asiatiques (Chine, Corée...).

Pour permettre à l'industrie automobile Européenne d'être toujours capable de générer une richesse et donc des emplois pérennes, il est plus que primordial de produire en Europe les composants essentiels des futures batteries.

Le cycle de production

Les batteries actuelles reposent sur un mélange de plusieurs métaux, notamment le lithium, le cobalt et des terres rares. Extraits principalement en Afrique et en Amérique, ces matériaux attirent la convoitise de grands groupes multinationaux qui investissent dans les mines afin d'en contrôler la production.

• **De nombreuses ONG et organisations internationales (ONU) dénoncent à juste titre l'exploitation inhumaine de la force de travail dans certaines mines, qui emploient parfois des enfants.**

Il est urgent de faire respecter et faire progresser les normes internationales de travail, afin d'enrayer l'exploitation désastreuse des êtres humains pour piller les ressources naturelles des pays en développement !

Une fois extraits, ces matériaux sont ensuite transformés en cellules, composant de base de la batterie. Puis, ces cellules sont assemblées en modules.

• **Il s'agit d'une étape qui demande une quantité d'énergie très impor-**

tante. Plus la production utilisera une énergie carbonée (charbon, pétrole), moins le gain environnemental du véhicule électrique est intéressant. Il est donc primordial pour l'environnement de produire ces cellules dans des pays où l'énergie électrique est faiblement émettrice de CO₂ !

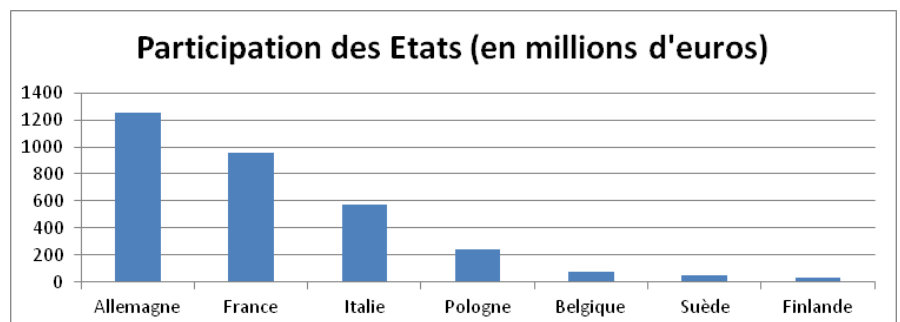
Ces modules sont ensuite assemblés, généralement chez le constructeur, puis intégrés dans le véhicule le long de la chaîne de montage.

• L'industrialisation de véhicules électriques nécessite de repenser les lignes de production, afin d'intégrer les batteries et le bloc moteur, très différents d'un moteur thermique.

La maîtrise de la valeur

Puisque la production de batterie est extrêmement coûteuse, à la fois pour le constructeur (et donc le consommateur) et pour l'environnement, il est nécessaire de la produire au plus près des constructeurs. Il s'agit, comme l'électronique, d'un bien stratégique qui permet d'assurer la prospérité de l'industrie automobile !

C'est tout l'enjeu du projet européen dit « Airbus de la batterie ». Il a commencé à prendre forme dès 2017. Il s'agit d'un consortium réunissant plusieurs acteurs industriels (plus d'une quinzaine d'entreprises, des sous-traitants, des constructeurs et des fabricants de batteries comme la Saft, racheté par Total pour préparer le monde post-pétrolier) subventionnés par les Etats Européens à hauteur de 3,2 Milliards d'Euros. Les industriels devraient débours 5 milliards supplémentaires, et si les projets développés par ces consortiums sont supérieurs aux attentes, les industriels verseront aux Etats une part des profits.



Ce fond permet plusieurs projets :

- extension d'une usine de Daimler en Allemagne (1000 salariés),
- création d'une usine pilote par SAFT-PSA en France (200 salariés),
- suivi par une ouverture d'une usine pour cette même co-entreprise dans les Hauts de France, puis en Allemagne...
- Mais aussi de nombreux projets d'innovation, concernant les futures générations de batteries, moins dangereuses et plus efficaces.

Mais, malgré ce projet Européen coordonné, de nombreux Etats comptent bénéficier de cet engouement pour la production de batteries électriques. De nombreuses mesures de politiques industrielles et de l'innovation nationales comptent attirer, via l'argent public, les acteurs industriels et de la recherche sur leur territoire, prolongeant la course aux subventions engagées par les Etats Européens !

Ce projet Européen compte aussi déployer des ressources pour le recyclage des batteries. Pour l'instant, il n'existe pas de véritable solution satisfaisante pour recycler totalement des batteries, bien que plusieurs pistes soient envisagées (dans le recyclage ou le réemploi). **Pourtant, l'enjeu est de taille : si l'on est capable de récupérer les matériaux d'une batterie, on réduit ainsi notre dépendance vis-à-vis des ressources critiques, réduisant ainsi la guerre commerciale et humaine qui ravage de nombreuses populations notamment en Afrique.** Le CSF Mines et Energies en France s'est emparé du sujet, tout d'abord dans une étude prospective.

Les perspectives

Ce projet Européen est-il suffisant ? Selon M. Brosard de la PFA lors du salon de l'automobile de Francfort en 2019, en l'état actuel des technologies, pour atteindre l'objectif d'un million de véhicules par an, il faudrait générer environ 265 gW/h, représentant un investissement de... 26,5 milliards d'Euros ! Soit aussi l'équivalent de 7 ou 8 « Gigafactory » comme celle construite par Tesla et Panasonic. Mais plus encore, nous croyons encore que les industries chinoises sont en retard... Au contraire, les industriels Chinois sont actuellement les leaders en termes de technologies. Le « danger » viendrait de l'établissement de normes techniques, qui commence à pousser dans la réglementation chinoise, et qui pourraient à terme faire référence à l'international (un groupe de travail ISO est présidé par un industriel chinois).

Pour assurer la maîtrise technologique en Europe, et donc permettre à l'Europe de disposer d'une industrie génératrice de millions d'emplois à terme, il faut donc que l'Europe trouve « sa propre voie » technologique : les batteries surdimensionnées comme celle des Tesla sont de véritables gouffres énergétiques, pompant à la production et à la recharge de précieux watts. **Sachant qu'habituellement, un ménage français ne dépasse pas les 50km parcourus par jour, il paraît nécessaire de réduire la course à l'autonomie via la réduction des batteries, nécessaire à la fabrication de véhicules électriques populaires !**

Le segment B en France

Depuis la crise de 2008, les constructeurs automobiles ont changé de stratégie de production en France. **Désormais, et cela est confirmé depuis la crise sanitaire actuelle, la France ne peut que produire des véhicules à forte valeur ajoutée.** Exit donc les best-sellers comme la C3, 208 ou la Clio. Au bénéfice des sites semi-périphériques comme l'Espagne ou la Slovaquie ou périphériques comme la Turquie.

Il faut lire ce mouvement comme une double illusion : premièrement, le coût du travail en France serait trop élevé, et donc que les précieuses marges sur ces véhicules seraient trop faibles. Deuxièmement, les Allemands tirent leurs profits de la « premiumisation » des modèles : on peut vendre un modèle « de luxe » plus cher, d'autant plus que le prestige de tels véhicules compte davantage pour la nouvelle classe supérieure qui se démarque depuis quelques décennies. Le véhicule de fonction devient pour beaucoup de cadre un élément important du contrat d'embauche, il faut donc l'attirer par une belle berline ou dorénavant un puissant SUV tout équipé.

Cette « compétition par les marges » a un effet négatif : on considère pour assurer la cohérence financière, que si un véhicule de la marque réalise 6% de marge unitaire, tous les véhicules devraient suivre. Or, pour les véhicules produits en masse comme les petits véhicules (segments A, B), il faut réduire les coûts, à défaut de pouvoir augmenter les prix (les consommateurs ne pourraient pas suivre, contrairement à un véhicule de prestige). Mais au lieu d'investir au risque d'augmenter les coûts fixes, **mieux vaut donc pressuriser l'autre source de coût direct : le travail.** Les usines en périphérie, comme en Europe centrale et de l'Est étaient à l'origine construites pour produire sur place les véhicules qui correspondraient à un marché local naissant (Dacia, Skoda...). Mais, la création d'un marché d'occasion dans ces pays, ainsi que la crise économique qui a ralenti la progression de la classe moyenne, a eu un effet inverse : les ménages d'Europe centrale et de l'Est achetaient des anciens véhicules ouest-Européens d'occasion, quand les ménages ouest-Européens se ruiaient sur les véhicules neufs fabriqués en Pologne ou en Roumanie vendus à des prix abordables.

Résultat des courses : les pays de l'Est et centre-Européens se sont « spécialisés » dans la fabrication de petits véhicules, produits en plus dans des usines à la pointe de l'optimisation, quand les usines françaises restent pour beaucoup sur des standards de taille et d'organisation largement dépassés.

Profitant de ce constat, la fuite vers les délocalisations de modèles s'accélère. Mais d'une part, la « premiumisation » fonctionne en Allemagne car la structure de la société en Allemagne est cohérente avec cette stratégie :

- une classe moyenne qui s'enrichit,
- un marché du travail qui offrent aux jeunes diplômés des perspectives de carrière fructueuse (et donc la possibilité d'emprunter, ou de négocier avec l'employeur l'achat d'un beau véhicule),
- des villes suffisamment modernes pour manoeuvrer et garer des berlines...
- Et des constructeurs allemands spécialistes du segment haut de gamme depuis un siècle (Audi, BMW, Daimler, sans compter Porsche pour le segment de luxe), assurant une maîtrise technologique.

En France, à part dans une moindre mesure, la DS sur le segment très haut de gamme, les expériences de montée en gamme ont été peu fructueuses. Renault a enchaîné Safrane/Laguna/Talisman sans réellement s'imposer, quand la 3008 de PSA assurèrent quelques marges confortables sans vraiment devenir la référence dans ce secteur. **Il faut dire qu'en France, les salaires stagnent depuis 2012, les jeunes sont moins sûrs de leur avenir professionnel (donc pas d'emprunts), et s'ils ont à choisir, ils préféreront sans hésiter un véhicule haut-de-gamme allemand plutôt que français.** Même si les SUV attirent, le Renault Capture est produit en Espagne, ce qui n'arrange pas les usines françaises... En France, nos constructeurs savent fabriquer deux choses : des petits véhicules et des monospaces !

Et côté coût du travail, c'est le florilège de la mauvaise foi : le Kadjar est produit en Espagne, sous prétexte de coût, alors que son équivalent Nissan (Qashqai) est produit en Angleterre... M. Sénard, sous la bénédiction de MM. Chatel et Le Maire, a même assuré lors des journées de la PFA en décembre 2019 que les ingénieurs Français étaient les deuxièmes mieux payés du monde après les Etats-unis,

de quoi faire sourire les Dr. Ing. Allemands et leurs 5000€ bruts conventionnels en début de carrière...

Dans cette bouillie d'injonction au nom de la toute puissance rentabilité, un constructeur reste en retrait. Toyota, le puissant constructeur japonais dispose d'une usine à Onnaing, construite en 2009 afin d'y produire à l'origine la Yaris. Dès son implantation, l'usine développe des méthodes de management désastreuses pour les employés, rompant avec les méthodes japonaises visant à impliquer davantage les salariés, comme le salaire à vie, l'embauche de jeunes... A Onnaing, les débuts sont difficiles pour les salariés (bas salaires, turn-over, répression syndicale contre la CGT poussant au licenciement les sympathisants...).

Depuis, bien que les conditions salariales restent difficiles, la progression des salaires suit une pente croissante. Le salaire de référence d'un « team member » était de 1300€ en 2004 contre environ 1485€ en 2016. En 2019, le salaire de base chez Renault SAS est de 1546€, montrant ainsi une convergence, certes lente et conflictuelle (13è mois conditionnel par exemple).

Bien que Toyota France soit clairement sur une ligne managériale « à l'Européenne » et non à la Japonaise, l'entreprise dénote une particularité : c'est la

seule usine en France qui non seulement investi régulièrement, mais ouvre de nombreux postes (4800 salariés à ce jour). A l'été 2020, après 400 millions d'euros d'investissement, elle produit la quatrième génération de Yaris, et prépare un SUV de segment B. Prix de vente minimal de la nouvelle Yaris : 16 450 € (5 portes). La Clio V est annoncé à 14 100€, la Peugeot 208 à 15 900€, la Citroën C3 à 15 200€, la Volkswagen Polo à 16 680€... Bref, un positionnement prix tout à fait dans la gamme. Et pour des qualités environnementales là aussi (relativement) très intéressantes !

Les raisons de ce succès, c'est le choix de Toyota de produire un véhicule facile à assembler, qui peut être produit en masse, et qui correspond aux conditions de la demande en Europe de l'Ouest.

En plus d'étudier plus en détail les conditions salariales dans l'usine, il serait intéressant de comprendre la politique d'achat du groupe en Europe, ainsi que la stratégie financière de la filiale vis-à-vis de la maison-mère japonaise. **C'est ainsi que nous pourrions percer le mystère Toyota, et comprendre comment il est possible de produire des segments B en France, le tout en continuant d'investir et d'embaucher !**