



Intervention CGT – Audition Conseil Régional BFC le 12 janvier 2022 – Task-force Automobile

En préambule, nous aimerions préciser que la CGT mène campagne depuis plusieurs années pour une reconquête industrielle de la France, car on ne peut envisager avoir une économie forte et stable sans industrie et sans services publics.

Malheureusement, la France s'est considérablement désindustrialisée avec une diminution par deux de la part de l'industrie dans le PIB pour n'être aujourd'hui qu'à 12 % lorsque l'Allemagne est à 25 %, l'Espagne ou l'Italie autour de 20 % et la moyenne européenne autour de 22 %.

La Bourgogne-Franche-Comté n'échappe pas à cette tendance, l'emploi salarié ayant diminué de 20 % dans l'industrie entre 2007 et 2018, soit près de 34 000 emplois perdus. Cette baisse est supérieure de 7 points dans l'industrie en Bourgogne-Franche-Comté par rapport au plan national.

Comme cela est identifié dans l'état des lieux de la filière automobile en BFC, notre région a perdu 32 % de ses emplois dans la filière soit 9 000 emplois entre 2008 et 2019.

La Région Bourgogne-Franche-Comté, aux côtés de l'État, met en place une *task force* automobile pour accompagner au plus près du terrain les TPE/PME qui subissent les effets de ces mutations industrielles ; et composer une feuille de route avec des actions dédiées dans le but de soutenir ces mutations technologiques et sociales.

Pour rappel, une *task-force* fut mise en place en 2007 en Franche-Comté, afin d'accompagner les entreprises et les territoires impactés par les mutations économiques dans l'industrie (dont l'automobile).

Quel en est le bilan ? Quels effets sur l'industrie et l'emploi dans notre région ?

Au regard de la situation où la désindustrialisation et la perte d'emplois s'est poursuivie, il est crucial que cette nouvelle *Task-force* opte pour une nouvelle stratégie.

Son objectif doit être le développement de l'emploi à partir des filières industrielles existantes ou de nouvelles filières et d'une sécurité sociale professionnelle, prenant en compte les enjeux environnementaux, la recherche et le développement, l'innovation et la formation et des nouvelles politiques publiques qui s'avèrent indispensables afin de redonner cohérence à de vraies politiques de filières dans des logiques de territoires, et non en concurrence entre les territoires.

Ainsi, comme a déclaré la CGT au CESER, si la réflexion doit s'étendre au-delà des seuls constructeurs mais bien sur l'ensemble des sous-traitants de la filière, cependant, les choix opérés par les constructeurs ne sauraient les dégager de responsabilités en tant que donneurs

d'ordre. Les collectivités territoriales ne peuvent être l'accompagnant social d'objectifs financiers.

Car durant ces dernières années, les salariés comme les territoires ont subi les conséquences des stratégies des constructeurs. La production de voitures sur le sol français ne cesse de reculer. Malgré les aides successives accordées au secteur automobile par les pouvoirs publics sans contrôle ni contrepartie (pôle compétitivité, EDEC, pôle véhicule du futur, plan de relance ...), les plans de licenciements et les délocalisations se sont multipliés et se poursuivent. (Benteler, MBF).

Le Conseil Régional a besoin d'avoir une vision stratégique de la filière automobile sur son territoire pour planifier et flécher ses politiques publiques en faveur de la réindustrialisation, de l'emploi qualifié et des défis environnementaux.

Seulement, elle ne pourra être efficace en l'absence d'une vraie stratégie nationale de filière et d'un changement de paradigme des constructeurs et principaux fournisseurs. Sinon, le risque, déjà vérifié, est que les aides financières de la collectivité ne servent qu'à accompagner les conséquences de nouvelles fermetures d'entreprises sous-traitantes ou/et plans de licenciement.

Cela pose la question et la responsabilité sociale et sociétale des entreprises donneuses d'ordre vis-à-vis des sous-traitants et des salariés, afin de replacer le travail humain et la réponse aux besoins au centre de la production, en anticipant les mutations technologiques des usines du futures avec la mise en place la formation professionnelle tout au long de la vie pour assurer une vraie sécurité sociale professionnelle à tous les salariés.

L'emploi et l'activité économique de nos territoires dépendent pour beaucoup de l'état de santé des entreprises sous-traitantes et de la protection de leurs savoir-faire, au cœur de notre tissu industriel. Bien qu'elles puissent être compétitives, elles ne sont souvent pas ménagées par la politique d'achat de leurs donneurs d'ordres.

L'État (actionnaire pour l'un des grands constructeurs), a une responsabilité majeure pour l'avenir de la filière, sachant que les sous-traitants ont besoin d'une vision de long terme pour pouvoir investir sur notre territoire.

Il est inconcevable de laisser les donneurs d'ordres décider seuls de l'avenir de la filière automobile, alors même que ce sont eux qui sont à l'origine de la situation actuelle.

A titre d'exemples :

- Dacia, Clio, 208... Aucune des trois voitures les plus vendues en France ne sont produites sur le territoire.
- Dans cette logique, la Dacia Spring va être produite en Chine, la Twingo électrique en Slovaquie et cinq modèles de véhicules hybrides en Espagne pour ensuite être réimportés en France pour une partie d'entre-elles

Le coût social, économique et environnemental est exorbitant.

Ainsi, si la task-force Etat région est envisagée en conservant ce modèle économique, malheureusement les exemples de Benteler et de MBF se reproduiront malgré l'argent public investit.

C'est pour la CGT l'occasion de ressolliciter la mise en place du comité de suivi du PAIR (Plan d'Accélération d'Investissement Régional) car à ce jour, aucune réunion n'a eu lieu.

Nous tenons aussi à réaffirmer :

Qu'il y a urgence à avoir une vision stratégique des politiques régionales et nationales afin de préserver la filière automobile existante au regard de la poursuite des choix de délocalisations des productions des constructeurs et de leurs conséquences économiques, sociales et environnementales.

Qu'il n'y a pas de fatalité à cette désindustrialisation dès lors que les licenciements et fermetures d'entreprises comme les fonderies, ne sont pas dues à un manque de travail, mais à des choix délibérés de délocalisations pour augmenter les marges financières et les profits. Stellentis annonce 6 Milliards d'€ de bénéfices pour le premier semestre 2021.

Que le 15 janvier 2010 à Besançon, la CGT, lors de son intervention aux Etats généraux de l'industrie, faisait une proposition de fabrication de composants électroniques pour le véhicule du futur en demandant d'associer les pôles de compétitivité (Microtechniques, plasturgie, Véhicule du Futur) afin de travailler des fabrications de produits finis. Proposition faite également au CESER FC.

Or les Milliards d'€ d'aides publiques qui sont versées tous les ans aux entreprises sans conditionnalité, ni contrepartie ne sont d'aucune efficacité économique et sociale pour assurer l'avenir industriel et les emplois en France.

La CGT qui se bat depuis des années pour gagner une politique de reconquête industrielle continue de croire que rien ne justifie sous prétexte de mutations technologiques cette liquidation de la filière automobile, alors que nous avons les moyens, les savoir-faire et les atouts pour anticiper, se développer et répondre aux besoins des populations afin de produire là où on vend.

Dans cette perspective, les enjeux de la formation initiale et professionnelle prennent une importance significative dans les défis à relever et les moyens à se donner pour favoriser une évolution collective et qualitative des compétences et des qualifications des salariés de la filière automobile.

C'est à ce propos que la CGT a adressé un courrier à Madame la Présidente du Conseil Régional et au Préfet de Région le 17 novembre 2021, pour dénoncer l'imposture de l'UIMM qui dans la nouvelle convention collective nationale, ne reconnaitra plus les diplômes et les certifications professionnelles. Concernant l'ADEC auto, nous constatons que sur 292 salariés « formés », 267 soit 91% ne sont que des attestations et pratiquement aucune formation qualifiante.

La formation professionnelle s'inscrit dans notre concept de sécurité sociale professionnelle que nous revendiquons à la CGT pour assurer le maintien du contrat de travail tout au long de la vie active du salarié qu'il soit en recherche d'emploi ou en formation professionnelle. C'est dans cette philosophie que nous revendiquons la responsabilité sociale et sociétale des donneurs d'ordres vis-à-vis des sous-traitants, des emplois et des territoires. La proposition de loi faite par les salariés de GM&S va dans ce sens.

**La reconquête industrielle passe par une industrie libérée de la finance.
Pour enrayer la casse industrielle et développer la filière automobile, la CGT a des propositions :**

Imposer une stratégie industrielle pour la production de segment B sur le territoire en supprimant les aides publiques en cas de non-respect. Si Toyota y parvient avec succès, pourquoi pas Renault et Stellantis ?

Ne pas opposer les différentes technologies de motorisations.
Le tout électrique n'est pas LA solution, les moteurs thermiques et les moteurs électriques sont complémentaires, concernant les moteurs thermiques nous pensons qu'il est possible d'utiliser des biocarburants pour moteurs thermiques.

L'avenir n'est pas qu'aux moteurs à essence, d'autres solutions sont possibles comme développer une gamme de véhicules hybrides familiaux ou le moteur Hydrogène.

Une stratégie de rééquilibrage de volumes de fabrication à travers le Monde en relocalisant des productions en France dans le cadre d'une politique environnementale de circuits courts et d'économie circulaire.
Des usines sont chargées à 140 % dans plusieurs pays lorsque sur l'hexagone on peine à être à 70 % de taux de charge.

Un petit véhicule électrique populaire, accessible à tous et produit en France.
Il est possible de produire en France un petit véhicule électrique populaire, dédié à l'usage quotidien, à moins de 15 k€ hors subvention. Il existe un projet CGT Renault.

Une stratégie de rajeunissement du parc automobile en France.
Si les aides publiques existent dans les entreprises, il faut les obliger à aller vers la consommation, comme par exemple, pratiquer une baisse de la TVA pour l'acquisition d'un véhicule neuf, obligation de l'Etat à ce que les banques pratiquent le prêt à taux Zéro.
Nous pourrions avoir une véritable stratégie de rajeunissement du parc.
Les voitures de plus de huit ans sont très polluantes et leurs utilisateurs, faute de pouvoir d'achat, ne peuvent pas en changer.
Obligation envers les constructeurs de baisser leurs marges de façon à ce que les prix des véhicules soient abordables et puissent répondre aux besoins de toute la clientèle.

La filière automobile doit créer une filière batterie en France intégrant le recyclage.
Trop dépendant des pays asiatiques, nous pourrions avoir notre autonomie sur le territoire.
Investir massivement sur les zones de remplissage.

Imposer de véritables investissements dans l'outil de production.

La France par rapport à l'Allemagne investit moins dans la R&D alors que les entreprises françaises bénéficient de nombreuses aides publiques comme le C.I.R. (Crédit Impôt Recherche), mais pour quelle utilité puisqu'aucun contrôle de l'Etat n'est effectué.

Trop souvent, cette manne financière sert à délocaliser et produire dans les pays low cost.

Il est urgent d'arrêter les versements de fonds publics aux entreprises qui délocalisent et licencient. Obligation de remboursement.

Il faut en finir avec les licenciements boursiers qui ne servent qu'à enrichir les actionnaires alors que des bassins d'emplois entiers sont détruits en cas de fermeture d'entreprises.

Emplois : remettre l'emploi et la qualité du travail au cœur des processus de décisions avec une politique d'embauches et de formation professionnelle tout au long de la vie dans toute la filière en réduisant le temps de travail à 32 h.

La filière automobile est championne de la précarité dans les entreprises avec une moyenne de 10 % annuel sur l'ensemble de la filière.

L'automobile peut contribuer à la lutte contre le réchauffement climatique par des évolutions technologiques, mais il faut faire un vrai état des lieux. Une bonne façon de lutter contre le réchauffement climatique, c'est d'éviter que les voitures ou les pièces arrivent de l'autre bout du monde !

Le coût du capital plombe la filière automobile. Il n'a cessé d'augmenter en trente ans, la masse salariale des entreprises a été divisée par 4, tandis que les dividendes versés aux actionnaires ont été multipliés par 20.