

Un avenir pour l'automobile

6 DÉCEMBRE



MOBILISONS-NOUS POUR L'EMPLOI ET L'AVENIR INDUSTRIEL DE LA FILIÈRE AUTOMOBILE

Fortes de 492 000 salariés, le Grand-Est et la Bourgogne Franche Comté constituent les premières régions industrielles de France.

À l'exception de la Corse, toutes les régions métropolitaines ont perdu des emplois industriels ces dernières décennies. Après les Hauts-de-France, le Grand-Est est celle qui a été le plus affectée : la perte a été de 140 000 emplois (-29 % soit une moyenne annuelle de 2.2 %).

Avec 145 000 salariés, la filière automobile, secteur industriel le plus important de nos deux régions, a connu au cours de ces dix dernières années une érosion sans précédent de ses effectifs : - 30 000 emplois : soit - 21 %.

Pour sa part, la sidérurgie occupe une place stratégique en amont de nombreux secteurs d'activités. Au plan régional, la sidérurgie travaille à plus de 60% pour l'automobile, y compris en termes de recherche et développement.

Les principales marques ont des usines de production dans les départements suivants :

- ARCELORMITTAL 08-51-52-55-57-68,
- STELLANTIS 08-57-68-25 (anciennement PSA),
- RENAULT Sovab 54,
- DAIMLER INEOS 57.

On y trouve également les grands équipementiers et les sous-traitants, tels que :

- FAURECIA 57-68-25-70,
- SCHAEFFLER 67,
- MAHLE BEHR 57-68,
- THYSSENKRUP 57,
- ISRI France 67,
- BOSAL 51,
- PUNCH 67,
- TENNECO 67,
- SNOB 25-90 ...

La sous-traitance est importante, c'est un atout pour la région.

L'emploi a fortement chuté dans ces régions cette dernière décennie, à l'exemple des usines STELLANTIS à Mulhouse et Sochaux. En 2012, le site de Mulhouse employait 8.000 salariés en CDI, aujourd'hui, ce sont 5.000 CDI, soit une perte près de 40%.

Des productions entières ont été délocalisées comme la production de la SMART électrique à Hambach (57) en Chine, ainsi que de nombreux équipementiers de la région. Récemment, la SOVAB ne pouvait plus sortir de véhicules, les essuie-glaces étant produits en Ukraine.

La Dacia Spring et la Smart sont produites en Chine, la Twingo électrique en Slovénie. Ces délocalisations démontrent que les constructeurs empochent l'argent public sans aucune contrepartie, d'autant plus qu'une partie de ces véhicules sera vendue dans l'hexagone...

Pour l'automobile, la CGT a des propositions qu'elle développe auprès des pouvoirs publics mais rien ne se fera sans les luttes.



POUR UNE INDUSTRIE

**AU SERVICE DE LA POPULATION
ET LIBÉRÉE DE LA FINANCE**

**OUI, D'AUTRES CHOIX
SONT POSSIBLES !**

PRODUIRE, CONCEVOIR ET VENDRE

AU PLUS PRÈS POUR RÉPONDRE AUX ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX, SOCIAUX

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. Tout cela pour améliorer leur compétitivité et leurs profits, ce qui se traduit par :

- L'exploitation des travailleurs dans des pays à faible coût de main d'œuvre.
- Une fiscalité moins élevée.
- Des réglementations sociales et environnementales moins exigeantes.

Ce sont autant de facteurs dont ils servent pour délocaliser les productions dans les pays dits « *LOW-COST* », avec l'argent public, au détriment de nos emplois et de nos savoir-faire. La recherche constante de « *main-d'œuvre bon marché* » par le patronat met en concurrence les salariés dans le pays et à l'extérieur, avec des répercussions sur nos vies quotidiennes.

Il n'y a qu'à tendre l'oreille et écouter les discours qui consistent à dire aux salariés français qu'ils coûtent plus chers que les espagnols. Que les espagnols coûtent plus chers que les

salariés des pays du Maghreb ; eux-mêmes plus chers que ceux de l'Europe de l'Est, plus chers que les salariés 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 compétitivité aux salariés et s'attaquent à toutes les garanties collectives (temps de travail / rémunération / protection sociale...)

L'urgence est d'arrêter l'hémorragie des fermetures de sites dans la filière automobile, des suppressions d'emplois, des pertes de la maîtrise technologique et des savoir-faire.

Etablir des contrats pluri annualisés engageant la responsabilité sociale des entreprises donneuses d'ordres pour garantir aux sous-traitants les prix, les marchés, et une participation financière à l'innovation et à la formation des salariés.

Contrôler et évaluer les aides publiques dans les structures comme le « *Pôle du Véhicule du Futur* », à Mulhouse (68) et dans les entreprises. Ces aides doivent être conditionnées à l'emploi et à l'investissement avec obligation de remboursement si leur bonne utilisation n'est pas respectée.

Il faut en finir avec les licenciements boursiers qui ne servent qu'à **gaver les actionnaires** alors que des bassins d'emplois entiers sont détruits par les fermetures d'entreprises et la destruction de nos savoir-faire.

Plafonner les dividendes aux actionnaires pour privilégier les investissements en faveur de la réindustrialisation, la recherche, et du développement humain et durable.

Porter la semaine de travail à 32h : les gains de productivité sont essentiellement captés par le capital (les

actionnaires) alors qu'ils devraient servir à baisser le temps de travail et créer des emplois. Il faut travailler toutes et tous, travailler mieux, travailler moins !

Obtenir des droits nouveaux :

■ C'est lutter contre la casse du Code du travail et la criminalisation de l'action syndicale et pour des conventions collectives de progrès social.

■ C'est exiger un Nouveau Statut du Travail Salarié (NSTS) qui libérera les salariés du chantage à l'emploi.

Réindustrialiser la France pour satisfaire les besoins des populations nécessite de produire et concevoir là où l'on vend, dans le cadre d'une économie circulaire et de circuits courts, en réponse aux enjeux environnementaux et de souveraineté nationale.

Accroître les efforts dans la recherche et le développement des motorisations existantes, afin de les rendre beaucoup plus performantes et moins polluantes.

Créer une filière hydrogène dans la région car cette filière alimentant les motorisations électriques est une filière d'avenir. Il faut donc développer une gamme de véhicules hybrides familiaux à hydrogène.

La CGT a également des propositions au niveau international : l'industrie automobile représente une activité structurante des secteurs de la métallurgie, de la chimie et du textile dans le monde. Les normes fondamentales de l'organisation internationale du travail (OIT) doivent être respectées.

La CGT est convaincue que ces choix, s'ils étaient suivis, permettraient d'assurer l'avenir de la production automobile en France tout en veillant à la protection de l'environnement !

BATTERIES

LA CGT GRAND EST ET BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ SE POSITIONNENT

La CGT considère que le tout électrique n'est pas le bon choix et n'approuve pas les décisions européennes qui l'imposent à l'horizon 2035. Le contrat de la filière automobile signé le 22 mai 2019 a pour but de multiplier par 5 les véhicules 100 % électriques à l'horizon 2022.

Malgré les aides de l'état, les prix des véhicules électriques restent très élevés et demeurent inaccessibles à une bonne partie des Français.

Sans des revalorisations salariales suffisantes, les travailleurs n'auront pas la capacité d'acquérir les véhicules qu'ils produisent.

La pollution d'un véhicule thermique est mesurée 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 € mensuels.

La filière automobile doit créer une filière batterie en France intégrant le recyclage.

En effet, la France ne doit pas être dépendante de ses voisins européens. Sur la vingtaine de projets de « *giga-factories* » (usines de batteries), une se situe dans notre pays, dans le département du Nord, contre 6 en Allemagne.

La CGT demande un deuxième projet national dans les régions Grand-Est et Bourgogne Franche Comté, près des constructeurs.

Ce projet ne doit pas se cantonner à une usine de production, il faut intégrer un centre de recherche et développement pour ne plus être dépendants des pays asiatiques. Il est impératif que ce projet permette d'anticiper, de penser, de concevoir et de produire la batterie du futur.

Alors que nous avons un pôle de compétitivité « *Motorisation du futur* » dans nos régions, financé par l'argent public, la CGT demande plus de clarté sur les dossiers de recherche. Quels sont les projets à l'étude ? Sont-ils ensuite conçus en France ?

Nous demandons de la clarté et de la transparence car les financements publics doivent permettre de mettre en place des projets et des productions sur notre territoire pour maintenir et développer l'emploi.

Aujourd'hui, la filière automobile représente environ 145 000 salariés sur les régions du Grand-Est et de la Bourgogne-Franche-Comté. Dans ce contexte de transition écologique et de la décision des constructeurs d'aller vers le tout électrique, pour la CGT, 50% de ces emplois sont en danger dans les cinq ans à venir.

Cela concerne surtout les sous-trai-

tants de rangs 1, 2 et 3, tels que les fonderies, les forges et les équipementiers.

On ne construira pas le véhicule du futur sur des ruines industrielles !

Il est urgent que le Conseil Régional mette en place une véritable politique territoriale de développement et de suivi des compétences et des savoir-faire, pour permettre aux entreprises et surtout aux salariés de s'adapter aux technologies nouvelles et de se former aux nouveaux métiers nécessaires aux transitions actuelles.

Salariés de la filière automobile, prenons nos affaires en main !! Le 6 décembre devant le Pôle du Véhicule du futur à Mulhouse - 40, Rue Marc Seguin - 11h00 - rejoignez les salariés des autres secteurs d'activités. Et tous ensemble, exigeons d'autres choix pour que l'intérêt commun prime sur les intérêts particuliers. La CGT défend des propositions très concrètes pour répondre à l'ensemble des enjeux du moment.

La filière automobile a de l'avenir dans la région Grand-Est et Bourgogne Franche Comté Soyons « moteurs » ! Le 6 décembre, passons à l'offensive 40 Rue marc seguin a mulhouse a 11h00



BULLETIN D'ADHÉSION



**J'agis,
je m'engage,
je me syndique !**

Je souhaite prendre contact me syndiquer

Nom Prénom

Adresse

Tél. Entreprise email

A remettre à un syndiqué CGT de votre entreprise ou à envoyer à la FTM-CGT - Espace Vie syndicale, Case 433, 263 rue de Paris, 93514 Montreuil cedex | Fax : 01.55.82.86.53, mail : vie.syndicale@ftm-cgt.fr