



CESER Bourgogne Franche-Comté

Séance plénière du 17 Mars 2025

Rapport 2.1 de l'exécutif régional :

Feuille de route automobile : Point d'étape de l'action régionale

Déclaration de Richard Béraud au nom de la CGT

Nous souhaiterions apporter quelques précisions sur un contexte qui résulte en grande partie des choix stratégiques des constructeurs et équipementiers de 1^e rang sur lesquels l'État a peu, ou ne souhaite pas avoir de prise réelle, rappelons ici par exemple que 16 % de l'actionnariat de Valeo est aux mains de la BPI et de la Caisse des Dépôts (j'y reviendrais), sur lesquels la région n'a pas de prise tant le pouvoir politique s'est soumis à la financiarisation de l'économie : ainsi de l'impuissance de l'AER à convaincre deux entreprises de la Nièvre à travailler ensemble, la stratégie de l'une d'elle (Aisan) étant définie... au Japon.

Ce n'est plus seulement la production qui est aujourd'hui délocalisée mais aussi la conception et la R & D : ainsi du projet Twingo 4 de Renault à Shanghai, de la nouvelle e-C3 de Stellantis développée depuis l'Inde et la Chine, de Leapmotor dont les modèles sont développés entièrement en Chine et fabriqués en Pologne et dont Stellantis est actionnaire. Valeo quant à elle emploie 20 000 salariés sur 35 sites en Chine où elle assure 17 % de sa production.

Stratégie des entreprises encore, au regard des mauvais choix technologiques (technologie NMC - nickel, manganèse, cobalt – les chinois ont opté pour la chimie LFP - lithium, fer, phosphate -) effectués par Automotive Cells Company (ACC) coentreprise formée par Stellantis, Total Énergies et Mercedes-Benz. Aujourd'hui l'entreprise négocie un accord de rupture conventionnelle collective entraînant la disparition d'une centaine d'emplois affectés aux fonctions support. Ces fins de contrats anticipées affectent le centre de recherche et développement d'ACC situé à Bordeaux, ainsi que le siège social de l'entreprise à Paris. Enfin ses projets d'implantation à Kaiserslautern en Allemagne et à Termoli en Italie ont été mis à l'arrêt, Sur le bilan, là encore l'avis, à juste titre, interroge sur les résultats pour les entreprises et les salariés des 48 millions d'euros alloués au cours de la période 2022 – 2024 et invite à faire le lien avec les aides de l'Etat. Cela est des plus nécessaires car par exemple Valeo en 2023 a perçu près de 100 millions d'aides publiques : Crédit Impôt Recherche : 51.5M€, Activité Partielle Longue Durée : 2.8M€ -, subventions diverses : 20.5 M€, autres Crédit d'impôts : 18.3M€. En contrepartie, l'entreprise a distribué 92 millions d'euros aux actionnaires et supprime aujourd'hui 1307 postes.

Ainsi, plus que jamais la conditionnalité des aides doit être effective d'autant que le plan européen présenté le 5 mars dernier, plan sans surprise de nombreux éléments ayant déjà été anticipés par les personnes auditées tant de l'AER que du PVF par la commission économie - emploi, propose l'allègement de l'encadrement des aides d'État aux investisseurs privés...

Enfin j'en terminerai par certaines de nos propositions qui pourraient guider la réflexion de la région :



- Une modernisation de l'outil productif accompagnée d'une montée en compétence pour l'ensemble des salariés et d'une réduction du temps de travail à 32h.
 - Un vrai contrôle de l'ensemble des aides publiques avec une obligation de résultats.
 - Une vraie politique d'embauche et de formation, remettant l'emploi et la qualité du travail au cœur des processus.
 - Imposer la responsabilité sociale des donneurs d'ordres envers leurs sous-traitants, ce qui a été précédemment voté à l'unanimité en séance de notre assemblée lors de l'autosaisine « transition, Transformation, Mutation... »
- Sous la réserve de ces ajouts, la CGT votera l'avis