

L'AUTOMOBILE DE DEMAIN DOIT ÊTRE PLUS VERTUEUSE ÉCOLOGIQUEMENT MAIS AUSSI SOCIALEMENT



Comme le soulignait avec regret Bruno Le Maire lors de son allocution à la journée de l'automobile le 2 décembre 2019, la France est le pays de l'OCDE qui a le plus délocalisé sa production industrielle ces dix dernières années. En 2011, la France était encore le deuxième pays automobile d'Europe. Aujourd'hui, elle est passée à la cinquième place, avec moins de 7 % en valeur de la production européenne, contre 45 % pour l'Allemagne. De plus, 80% des modèles best-sellers de marques françaises vendues en France sont fabriqués à l'étranger. Pour la FGMM CFDT, le sujet de la localisation des activités de conception et de fabrication des automobiles, des composants est un enjeu important. Socialement, du fait des impacts sur l'emploi et les compétences mais aussi écologiquement du fait du bilan carbone du modèle de production actuel. Au sein de la Branche métallurgie, le dialogue social a produit dans la séquence COVID plusieurs expressions communes - UIMM, CFDT, CFE-CGC et FO - et des accords dont une contribution à un plan de relance de l'industrie. Dans cette dernière, il est proposé d'instaurer, au niveau des branches

et des filières industrielles, une diffusion des bonnes pratiques, **et d'encourager la réalisation d'un bilan carbone des entreprises qui prenne en compte l'intégralité de la chaîne de valeur.** Il est aussi proposé d'introduire, au niveau européen, un mécanisme d'inclusion carbone (MIC) aux frontières de l'Union européenne, de façon à taxer les émissions de gaz à effet de serre associées aux produits importés et à rééquilibrer les conditions de concurrence entre l'industrie européenne et les industries des pays où la contrainte carbone est plus faible, voire inexistante. **Un tel dispositif permettrait de conserver une base industrielle en Europe et de limiter les délocalisations de production.** De telles dispositions n'auront d'effets que si les entreprises mettent en œuvre un dialogue social transparent et sincère sur ces thématiques. Il ne s'agit pas de mesures cosmétiques. Ces mesures pourraient à terme agir pour un rééquilibrage de l'activité par exemple et diminuer l'empreinte carbone de nos produits manufacturés. La CFDT FGMM revendique un taux d'intégration local d'au moins 50% qui permettrait de mettre en œuvre des synergies territoriales entre les constructeurs, les équipementiers et fournisseurs. Les équipes CFDT dans les entreprises de rang 1 ont notamment pour mission de porter ces exigences auprès des dirigeants et décideurs. Dans un temps de mutation technologique dans l'automobile du fait de la transition écologique et de l'évolution

des normes CO2, il ne faut pas se tromper. Les décisions prises par les majors du secteur impactent toute la chaîne de valeur, par exemple en entraînant les sous-traitants dans la délocalisation. La stratégie d'agir sur les donneurs d'ordre, en ayant en charge l'aspect sous-traitants, a aussi été mise en œuvre par la FGMM CFDT dans la séquence COVID dès le confinement. Le Comité Stratégique de la Filière Automobile a pleinement joué son rôle en passant en mode crise avec quasiment une visio par semaine. L'arrêt raisonné et volontaire des usines d'assemblage devait permettre de lever la pression sur les sous-traitants et favoriser un redémarrage plus serein.

La FGMM CFDT souhaite des états généraux de la filière automobile en prenant appui sur les pistes du rapport de M Hervé Guyot par exemple et demandent à ce que les aides dont bénéficient les entreprises issues des plans de relances et allègements d'impôts de production fassent l'objet d'un travail partagé avec les équipes d'entreprises et au-delà. Et comme l'a dit Laurent Berger pour la CFDT sur France Inter dernièrement : *« le plan de relance est taillé pour le court terme, il mérite de l'exécution ou du contrôle : si les entreprises ne jouent pas le jeu en utilisant les mécanismes proposés pour embaucher, on aura arrosé du sable ».*

Jean Marie Robert,
Secrétaire National FGMM CFDT