

Restructuration du secteur automobile : GM&S, Bosch, Delphi... que fait l'UIMM ?

L'UIMM porte une importante responsabilité concernant la restructuration du secteur automobile, sur ses conséquences et effets de casse des emplois.

Depuis 2015, la reprise des ventes pour les constructeurs automobiles français est au rendez-vous, la production mondiale des constructeurs français a de nouveau progressé, (+6%) à 6 millions de véhicules et pour les immatriculations neuve en France (+6%) à 2 297 millions de véhicules.

Cependant, vente de véhicules en hausse ne rime pas forcément avec développement et pérennisation de l'emploi. Le critère actionnaire/dividendes étant prioritaire, l'emploi n'est plus qu'une variable d'ajustement. A cela, il faut aussi ajouter les milliards d'euros de fonds publics directs ou indirects perçus par les entreprises de la métallurgie, sans aucune contrepartie mesurable.

Le rebond des ventes couplé aux aides publiques n'a eu aucun effet sur le maintien des effectifs salariés de la filière, pire encore, le nombre de salariés en CDI a considérablement diminué dans ce secteur d'activité, (de 267 347 en 2008, à 203 761 en 2015, soit - 63 586 salariés (-24%), source **UIMM/Observatoires des métiers**).

La dégradation de l'emploi est liée également aux conséquences des accords de compétitivité conclus par les constructeurs automobile français et certains syndicats. Sept ans après la crise de 2008, tous ces effets conjugués se ressentent concrètement pour les salariés des donneurs d'ordres, Peugeot et Renault, mais aussi chez les salariés de la sous-traitance comme GM&S, Delphi, Bosch, Smart, etc.

Cette filière restructure de façon importante son salariat pour accroître sa flexibilité et maîtriser son objectif premier, la consolidation des résultats financiers. Cette nouvelle forme d'organisation du travail utilisée par les directions, vise à remplacer les salariés en CDI par des intérimaires. Sur certains sites, le nombre de salariés précaires atteint 50% à 80% parmi les ouvriers de production et le recours aux prestataires extérieurs est très important.

Cela n'est pas sans conséquences sur les travailleurs et leur santé en premier lieu. Ces derniers sont soumis à des pressions de productivité, à des cadences de travail toujours plus importantes, sans compter les risques psychosociaux induits. Leur santé, leur travail, leur rémunération, tout est mis au pilori pour dégager toujours plus de profits.

En plus des hommes, les problèmes rejaillissent aussi sur les produits réalisés. Cela impacte la qualité, les problèmes rencontrés lors des lancements de produits n'ont jamais été aussi importants dans la filière, et cela, malgré la robotisation et le développement du numérique.

Les organisations patronales professionnelles telles le PFA (regroupant l'ensemble des industries de l'automobile) et surtout l'UIMM (l'Union des industries et métiers de la métallurgie) ne sont pas étrangères à la situation actuelle de cette filière.

L'UIMM accompagne les constructeurs dans la restructuration du secteur automobile, tout en utilisant comme arguments : **L'évolution technologique, la concurrence des pays à bas coût de mains-d'œuvre, la réglementation environnementale.**

Dans leur logique, l'emploi est traité sous le seul prisme de la compétitivité (le fameux coût du travail, marotte idéologique patronale). La principale cause pour les entreprises de la filière, comme dans la branche d'ailleurs, c'est celui du **Coût du Capital**, impactant financièrement les entreprises et ainsi empêchant leur développement industriel raisonné.



Les deux études établies par l'UIMM via l'observatoire des métiers, vont dans ce sens et anticipent les changements dans le secteur¹.

Malheureusement, si les études pointent à peu près bien les enjeux et les diagnostics, rares sont les quelques préconisations pertinentes suivies d'effets. Ces études ne sont, au final, qu'un faire valoir pour justifier les nécessités de restructurer la filière.

Le cas des GM&S est prégnant au regard des axes de préconisations de l'étude sur : *Les mutations de la construction automobile et de ses effets sur l'emploi et les besoins de compétences*².

En effet, les salariés attendent toujours des réponses sur leurs demandes de garanties sociales pour ceux qui se retrouveraient licenciés (pour rappel le repreneur GMD ne propose qu'une reprise partielle de 120 emplois !). Or, à l'heure actuelle, rien de concret ne leur a été proposé, cela n'est pas acceptable pour une branche qui communique (via sa Fabrique de l'Avenir) à tour de bras pour recruter des jeunes !

Ainsi, les diagnostics et préconisations ne sont pas pris en compte. Au final, les groupes font bien ce qu'ils veulent sans se soucier de ce qui peut-être dit ou écrit dans quelque étude que ce soit. C'est donc bien sous cet angle que l'UIMM est co-responsable de la situation de la filière auto.

La FTM-CGT n'acceptera pas de laisser faire cette restructuration sauvage de la filière et mettra tout mettre en œuvre pour l'endiguer. Des actions peuvent et doivent être mises en place dans le cas où le pire ne pourrait être évité. Or, si ces axes d'interventions ne restent que sur le papier, se pose alors la question de l'utilité des études, au-delà des simples données sectorielles.

A regarder cela de près, on peut s'interroger sur les actions de l'UIMM nationale dans ce désastre industriel. Où sont ces axes validés par son observatoire ? Quelles sont les actions mises en œuvre par l'UIMM territoriale de la Creuse pour aider les salariés et pérenniser les emplois dans cette entreprise métallurgique la plus importante du département ? De plus, que fait également l'UIMM de la CPREFP de la région dans ce dossier ?

Au final, l'UIMM ne fait tout bonnement rien pour limiter les licenciements et sauver les emplois de cette filière. Pire encore, elle exhorte à l'accélération de la réorganisation de la filière, c'est l'application pure et simple de la politique voulue par ses soins et par le PFA.

Il est clair, qu'il n'y aura plus d'intervention de sa part auprès de ses adhérents (Renault et Peugeot) pour trouver une issue favorable pour GM&S et aussi auprès du repreneur. Et pourtant, les solutions existent, elles ont été démontrées maintes fois par les élus et les salariés de cette entreprise.

Ainsi, les salariés des donneurs d'ordres et les salariés des sous-traitants de cette filière, subissent de plein fouet cette politique patronale destructrice. Plusieurs dossiers montrent qu'il y a urgence à agir (GM&S, Delphi, Bosch, Smart, Sam...). L'UIMM doit changer d'état d'esprit et prendre ses responsabilités dans ces dossiers, elle doit être le garant du développement des industries et donc de cette filière automobile. Pour fabriquer de l'avenir, faudrait-il encore que le passé ne soit pas réduit en cendres !

La FTM-CGT poursuivra la lutte aux côtés de ses syndicats, ses syndiqués et des salariés de cette filière pour que soient entendues et appliquées les revendications exigées pour pérenniser les emplois nécessaires à une industrie automobile forte et non pas spéculative.

¹ http://www.observatoire-metallurgie.fr/sites/default/files/uimm_documents/etude_automobile_2013.pdf

² http://www.observatoire-metallurgie.fr/sites/default/files/uimm_documents/etude_automobile_2017.pdf