

Quel avenir ?

LA STRATÉGIE CONTRADICTOIRE DES DONNEURS D'ORDRES AUTOMOBILES FRANÇAIS
AUTOMATISATION, ROBOTISATION, NUMÉRIQUE, INFORMATISATION... : USINE DU FUTUR OU INDUSTRIE 4.0. ?
UN SECTEUR FRAGILISÉ, DONT LA RESTRUCTURATION N'EST PAS ACHEVÉE



La stratégie contradictoire des donneurs d'ordres automobiles français

Produire là où on vend. Voilà comment les donneurs d'ordres PSA et Renault justifient la construction de leurs usines à l'étranger. Mais qu'en est-il des véhicules fabriqués depuis maintenant plusieurs années en Espagne ou en Europe de l'est. Elles encombrant les camions sur nos autoroutes pour être mises en vente chez les concessionnaires de l'hexagone, donc au marché français. Les choix effectués par les constructeurs pour la production de leurs derniers véhicules parlent d'eux-mêmes. Ils n'ont pas prévu de fabriquer en France les véhicules pourtant destinés au marché français. Ce qui se traduira indubitablement par de nouvelles fermetures de site de production !

Autre exemple de la stratégie financière des constructeurs, le dernier plan de PSA impose aux usines du groupe de se fournir à hauteur de 40% dans des pays low-cost. Ces pièces de sous-traitance seront donc achetées à l'étranger pour être assemblées sur les sites de production du groupe, y-compris ceux situés en France.

Ces stratégies incompréhensibles et totalement contradictoires vont en revanche avoir un résultat commun et parfaitement cohérent avec ce que les constructeurs ont entamé ces dernières années à savoir, **la réduction voir la disparition de plusieurs secteurs de la sous-traitance dont celui de l'emboutissage-découpe-assemblage-profilage.**

De nombreuses entreprises risquent de fermer voir de se délocaliser. Des réductions de personnel sont également à craindre chez les principaux équipementiers, qui profiteront de l'aubaine pour justifier de nouveaux plans dit « sociaux ».

La CGT dénonce l'acharnement des constructeurs et gros équipementiers à faire disparaître des entreprises, des savoir faire et des milliers d'emploi, alors que ces mêmes donneurs d'ordres sont abreuvés d'aides publiques sans jamais avoir de compte à rendre !

En dehors de la stratégie du toujours plus pour les actionnaires et dirigeants¹, PSA a bénéficié de 78 millions d'€ par le biais du CICE et Renault de 135 millions d'euros. Aucune de ces aides, de ces crédits d'impôt et autres subventions n'ont servi à investir et à moderniser l'outil de travail sur le territoire français. Au contraire ces deux grands groupes investissent à l'étranger avec le soutien sans faille du gouvernement. Pourtant, on connaît les conséquences néfastes de ce détournement sur l'emploi.

La CGT demande au gouvernement d'arrêter de fermer les yeux et d'obliger les deux constructeurs français à changer de stratégie pour maintenir l'emploi en France. Même si les entreprises de l'emboutissage travaillent en moyenne entre 25% et 35% pour l'export, la stratégie du produire là où on vend permettrait de retrouver une réelle activité et aurait une incidence directe sur le nombre d'emplois dans nos territoires.

¹ 7,21M€ pour C.GHOSN pour Renault contre 2,67M€ en 2013, P.VARIN ancien DG de PSA 2,76M€ et C.TAVARES touche 2,75M€., 3,02M€ pour J.ASCHENBROICH de VALEO tout ça en 2014



Automatisation, Robotisation, numérique, informatisation... : Usine du Futur ou industrie 4.0. ?

Les donneurs d'ordres comme Renault ou Peugeot emboutissent encore leurs pièces de peau. Par contre ils laissent à la sous-traitance, Gestamp, FSD, Magneto, Benteler, GMD, GM&S, Magna, les pièces composant les châssis automobiles. Or, ces entreprises ont recours à des travailleurs précaires. Veron international compte 95 intérimaires pour 99 CDI.

Au Mans, chez Renault, des pièces sont embouties pour Dacia. Peu à peu, les presses transfert sont transformées en presse d'aménages. Les caristes disparaissent peu à peu des ateliers, remplacés par des petits trains constitués de bases roulantes. Ces bases roulantes, lorsqu'elles sont détachées sont poussées par les opérateurs à leur poste de travail entraînant du même coup une dégradation de leur condition de travail. Voici un exemple concret d'une mauvaise mise en œuvre de l'usine du futur !

La CGT considère que ces usines du futur doivent être en phase pour améliorer les conditions de travail et la formation des salariés dues à l'évolution technique et des process, tant sur la conception que sur la fabrication.

Il faut agir pour inverser ce qui nous apparaît comme une fatalité ! C'est possible.

C'est le moment de porter notre revendication des 32H² par semaine, pour travailler tous, pour travailler mieux, travaillons moins !

Un secteur fragilisé, dont la restructuration n'est pas achevée

Le secteur de l'emboutissage, comme d'autres segments de la sous-traitance automobile, a durement souffert du coup d'arrêt des commandes fin 2008 et début 2009. Cette période a été marquée par la suppression des emplois précaires, par du chômage partiel, par des licenciements ou des fermetures de site. 7 000 postes et des milliers d'emplois précaires ont été supprimés. Malgré quelques rebonds sur les 5 dernières années, la sous-activité n'a fait qu'amplifier les difficultés économiques d'un secteur qui depuis longtemps, gagne «mal» sa vie (en termes de marge mais pas en termes de rémunération des actionnaires)... de l'aveu même de la Plate Forme Automobile³.

Pourtant, il s'agit bien d'un secteur sur lequel il serait possible de se battre sur des bases françaises, tant sur les prix (d'autant que le coût logistique des pièces embouties, peut être assez lourd), que sur les technologies.

Les résultats et les indicateurs industriels de ces entreprises pourraient s'améliorer nettement, à condition d'avoir une charge suffisante confiée par les donneurs d'ordres, dont l'activité est repartie à la hausse. Il s'agit aussi de se doter de moyens pour investir tant au niveau technologique qu'en formation et création d'emplois.

Mais les perspectives continuent de rester floues.

- Côté clients, la pression sur les prix ne s'assouplit pas ; le choix des approvisionnements sur les pays à plus faible coût salarial s'intensifie, en particulier chez PSA qui en fait un objectif en soi, préférant privilégier l'achat depuis ces pays plutôt qu'une solution à base française, même si elle est moins chère ! Leurs décisions dans les arbitrages entre les matériaux (acier / plastique, emboutissage à chaud / à froid), et dans leur politique de faire ou faire faire, en fonction de leur stratégie (moyens à consacrer, préservation ou non des emplois et des compétences, ...) pèsent aussi sur la filière. De surcroît, la tendance à faire glisser les délais de paiement au-delà des 60 jours va avoir un impact important sur les trésoreries, sur les frais de factor donc accentuer les risques pour les PME. C'est dans ce sens que la CGT revendique un délai de paiement à 5 jours comme en Allemagne...

- Côté emboutisseurs, la faillite d'Altia et la revente de ses sites à différents groupes, ou

² Rappel : Les 35h, même si la loi est perfectible, ont permis de créer plus de 400 000 emplois directs et sous 5 ans plus de 2 millions...

³ PFA : Plate-Forme de l'Automobile, lieu sensé permettre les échanges entre les parties prenantes du secteur ... mais qui donne peu la parole aux représentants des salariés, quand à la prendre en compte...

la création opportuniste de STEVA, n'ont pas aidé à clarifier la carte des acteurs. Le « chacun pour soi » reste de mise et les stratégies individuelles pèsent sur la situation des salariés et de l'emploi.

La PFA a consacré une journée en octobre 2014 à cette filière et nos métiers sans y convier les organisations syndicales. Elle y a fait un constat d'échecs sur l'opération de consolidation que les donneurs d'ordres avaient tenté de conduire pour diminuer les coûts de production de leurs fournisseurs, et ainsi baisser leur prix d'achat. Pour la PFA, pas assez de PME performantes et suffisamment grosses.

Mais le constat d'échecs ne fait pas reculer les donneurs d'ordres et leur nouveau cheval de bataille est le scénario du «point mort bas», consistant à caler les entreprises sur une base réduite pour tourner sans surcoûts sur les volumes de bas de cycle... et gérer la hausse par de la flexibilité, supportée par les salariés. Un tel schéma aurait pour conséquence de diminuer l'emploi chez les emboutisseurs de l'automobile de 20%, particulièrement en Basse-Normandie, Ile-de-France et Franche-Comté.

Au cours de cette journée⁴, une analyse sur une petite trentaine d'entreprises a été présentée, donnant à voir une disparité dans les indicateurs, pas toujours en amélioration entre 2012 et 2013. Ainsi si les coûts de non qualité s'étaient un peu réduits dans une phase de creux d'activité, les TRS s'étaient logiquement dégradés, tout comme la productivité en VA/personne. L'analyse que propose le cabinet Syndex de cette étude montre qu'un indicateur comme la VA/personne a peu de sens pour parler de productivité : alors qu'on laisse entendre qu'il s'agit de la valeur ajoutée par l'entreprise et les salariés. Cette VA est, en fait avant tout, déterminée par l'évolution des conditions commerciales, et donc des écarts de prix de vente et d'achat. Lorsque la VA par salarié diminue, ce n'est pas que le travail est moins bon ou que les efforts diminuent ... **mais que ce que laissent les clients à leur fournisseur n'est pas suffisant pour vivre décemment.**

Il y a des marges de manœuvre, et les batailles syndicales ne sont pas sans résultats.

La CGT de FSD (SMWM-SNOP-SMOM) a su régulièrement attiré l'attention sur les difficultés qu'elle voyait venir et a obtenu des réaffectations pour redonner de la force ma-

térielle et humaine à ses sites (plus de 200 embauches sur le site de Douai). La CGT de La Souterraine a entrepris un difficile bras de fer avec les constructeurs, pour assurer la reprise de leur site. Ceux d'Eurostamp à Villers-La-Montagne, après un lourd plan social en 2009, ont tenu bon et profite aujourd'hui d'un rebond de l'activité, accompagné d'investissements et d'emplois.

Les marges de manœuvre sont aussi industrielles car la « compétitivité » des sites se joue beaucoup sur la marge obtenue par la valeur ajoutée (par exemple par l'intermédiaire de l'assemblage qui est actuellement réintégré par les donneurs d'ordre) et aussi par le nombre de coup par presse. Cela nécessite, répétons-le, d'avoir de la charge ... mais aussi de ne pas avoir des lignes qui s'arrêtent tout le temps. Il faut des presses neuves ou bien entretenues et il faut des outillages de qualité. Les savoir-faire en outillage ont été trop longtemps abandonnés. La pression des constructeurs pour les acheter en Chine a été criminelle. S'ils ont obtenu la diminution du coût d'achat de l'outillage qui passe par l'emboutisseur, ils ont infligé une double peine à ce dernier : disparition de la marge qu'il pouvait garder pour couvrir son coût interne de développement ; fonctionnement avec des outillages pourris qui perturbent fortement la production ... et éventuellement, obligation de refaire l'outillage à son compte !

Des distances sont prises avec la source chinoise. Et l'on reparle aujourd'hui de remettre en place des écoles de formation sur l'outillage, si ce n'est pour les produire, au moins pour bien les concevoir et les maintenir ou modifier.



⁴ Journée du 25 octobre 2014, dont nous avons eu connaissance il y a seulement 3 mois et les actes sont téléchargeables sur le site de la PFA.

Propositions

Relations avec les donneurs d'ordres

Les constructeurs imposent une productivité de 5 à 10% par an et les équipementiers n'investissent pas sur les sites en utilisant ce prétexte. Aussi, il est nécessaire de changer les relations avec les donneurs d'ordres :

- **Prise en compte de la nécessité de remplacement du chiffre d'affaires en raisonnant par site** (Remplacement des pièces des véhicules qui s'arrêtent). Les clients, comme les directions des sous-traitants ont des indicateurs sur l'arrêt et le démarrage des véhicules, les affectations doivent intégrer cette notion avec un équilibre sur le niveau des prix, sur la marge, tant au niveau du client que du fournisseur. La performance d'une entreprise se joue avant tout (avant le coût du travail) sur le niveau d'activité des sites (un site bien chargé est souvent profitable).

- **Réduction des délais de paiement à 5 jours** (comme en Allemagne) qui sont, légalement, de 60 jours (Lois LME), mais qui sont, en réalité, poussés à 6 mois par des astuces légales (commandes par l'intermédiaire de centrale d'achat situé dans d'autres pays) => Cela générerait plusieurs millions d'euros et permettrait d'arrêter le recours à l'affacturage qui génère des frais financiers à hauteur d'au moins 6%. Cela implique une nouvelle relation entre clients/fournisseurs sur la politique des prix d'achat et de vente. Une **politique de prix raisonnée** et en corrélation avec la réalité des entreprises et le vécu salariés.

Finances

- **Réglementer les montages financiers** des groupes, afin qu'ils n'assèchent pas les sites (loyer, frais de sièges, dividendes, prêts inter sites...)

- **Définir un autre rôle des banques et des fonds publics ou semi-publics**. Actuellement, les banques restignent les crédits. Le Fonds de Modernisation des Equipementiers Automobile (FMEA) (rang 1 et rang 2=> 675 millions d'euros), piloté par l'Etat et la Plateforme Automobile (les constructeurs et Equipementiers) ne permettent pas le développement de l'emploi.

- **Consulter les représentants du personnel** sur l'affectation des fonds (publics ou semi-publics) et leurs utilisations. Actuellement, aucune consultation, contrôle de l'affectation des fonds par les représentants du personnel, ni pour l'affectation à l'entreprise, ni pour l'utilisation une fois affectée.

Investissements matériel

- Investir de toute urgence dans **l'outil industriel** pour compenser les dix dernières années de non investissements dans les entreprises situées en France.

- **Fixer le niveau des investissements** à 4% au minima du chiffre d'affaires pour permettre un maintien du parc et des performances.

L'emploi

- Remettre l'emploi et la qualité du travail au coeur des processus de décisions avec une politique d'embauches et de formation offensive dans toute la filière.

- Combattre la précarité dans les entreprises

- Départ en retraite : 1 départ = 1 embauche

Salaires et qualifications

- Tous les salariés de la filière doivent disposer d'un ensemble de droits minimum permettant d'améliorer leurs conditions de vie et de travail.

- Une grille unique de classifications, de l'ouvrier au cadre, permettant de valoriser les diplômes et les savoirs de chaque personne. Elle débiterait à 1 700 € pour un salarié sans diplôme et qualification reconnue, hors primes, avec une valeur du point unique et une hiérarchie des salaires de 1 à 5.

- La garantie d'un déroulement de carrière avec un changement automatique du coefficient ou de l'échelon tous les 4 ans.

Des droits nouveaux pour les salariés

- Stopper les plans de suppressions d'emplois et mettre en place un droit de véto suspensif des représentants du personnel sur les plans de licenciements et restructurations permettant la recherche et la construction de propositions alternatives.

- La mise en place des Comités Inter-Entreprises qui seraient composés des représentants des salariés des entreprises donneuses d'ordres, sous-traitantes, représentants du patronat et des représentants des pouvoirs publics de façon à avoir une transparence des stratégies venant des donneurs d'ordres (par exemple sur les volumes prévisionnels et l'impact environnemental des logiques transnationales).

Des conditions de vie et de travail décentes

- Nous exigeons un plan d'urgence pour réduire la pénibilité du travail.

- Faire un état des lieux par un organisme indépendant sur les capacités installées, engagées, disponibles dans un cycle de travail en 2X8 visant à supprimer le travail de nuit.

- Remettre en cause l'organisation du travail basée sur le juste à temps, (modèle Toyota) dit Lean Manufacturing qui est inefficace pour les utilisateurs d'automobiles, pour l'environnement, pour les salariés et pour les entreprises.

- La prise en compte de la pénibilité à partir des 12 critères établis par la CGT pour ouvrir le droit à des départs anticipés pour travaux pénibles.

- Veiller au respect, par les directions, des réglementations dans toutes leurs dimensions (prévention, ergonomie., économie...) pour le matériel.

- Restaurer de bonnes conditions de travail, le respect de chacun et la dignité. Pour les salariés, le stress au travail, la dévalorisation du travail et de l'individu entraînent une série de suicides qui a touché l'industrie automobile, il faut casser cette spirale infernale.

- Etablir l'âge d'ouverture des droits à 60 ans, avec une retraite d'au moins 75% du salaire d'activité pour la majorité des salariés et au moins égale au SMIC (que la CGT revendique à 1 700€).

