

L'INDUSTRIE, UNE PERSPECTIVE POUR L'ALSACE ET LE TERRITOIRE DE BELFORT

Alors que les besoins sont immenses, l'industrie en Alsace, comme au niveau national et européen, est en recul. Loin du déclinisme ambiant et justifiant une approche de la compétitivité par le seul prisme du coût du travail, la CGT met en avant les capacités humaines et territoriales, véritables atouts pour un développement répondant aux besoins basée sur les coopérations, les complémentarités et les solidarités indispensables. Ce qui est à l'ordre du jour, ce sont de véritables coopérations pour relancer l'activité et l'emploi industriel en Alsace, comme au niveau du Territoire de Belfort.

Fermetures d'usines en plan de licenciements, la plupart des filières industrielles sont fragilisées, avec des menaces aggravées dans leurs capacités à répondre aux multiples besoins en termes de production et de recherche posant le problème crucial du transfert des savoirs et des compétences accumulés depuis plusieurs générations et de l'avenir de notre pays.

Pourtant, les salariés luttent pied à pied, refusant ce qui est présenté comme une fatalité, une externalité inévitable de la mondialisation.

La politique économique et industrielle du pays ne peut se résumer à d'un côté, des grands groupes industriels affichant des résultats financiers exorbitants et de l'autre, une désindustrialisation massive.

La crise a mis en évidence qu'un pays qui perd son industrie est un pays qui n'a plus les moyens de relancer l'économie et de développer l'emploi.

La question de l'intervention publique directe pour peser sur les stratégies des entreprises se pose plus fortement aujourd'hui.

Sortir de la crise, promouvoir un développement humain durable, progresser dans la connaissance et le bien vivre, la puissance publique doit jouer son rôle et définir des stratégies industrielles à long terme. Ces stratégies doivent s'appuyer sur des financements orientés vers les investissements productifs et l'intérêt général. Elles doivent être impulsées par un secteur de la recherche et du développement dynamique et s'appuyer sur une formation initiale de haut niveau et une formation continue compatibles avec les évolutions des métiers.

C'est un autre modèle de développement que porte la CGT avec l'élaboration de propositions alterna-

tive. L'industrie est porteuse de réponses nouvelles aux défis du changement climatique avec la réduction des émissions de CO², comme pour les économies d'énergie et des matières premières.

Il faut, par exemple, permettre à chacun de se déplacer. Cela signifie plus de transports collectifs et mieux adaptés. Cela implique d'accélérer la recherche sur les prochaines générations de véhicules avec différentes sources d'énergies.

L'habitat va demander de nouvelles compétences, de nouveaux matériaux afin d'accroître l'efficacité énergétique.

Le secteur de l'énergie est aux portes de modernisations importantes : incorporer les nouvelles technologies permettant de sortir des énergies carbonées au fur et à mesure de leur maturité et de leur équilibre économique, accroître la sûreté des nouvelles générations de réacteurs nucléaires.

Le recyclage des matériaux comme l'acier demande de relancer les hauts fourneaux innovants.

Tous les nouveaux champs ouverts par la recherche sur les matériaux, les biotechnologies, la science du vivant, les systèmes d'information, les sciences humaines permettront d'entamer une véritable révolution industrielle et de dessiner le visage futur de notre pays de manière résolument optimiste.

Ces quelques exemples démontrent le besoin de maîtriser les savoirs faire, de développer autant la recherche que les

**RÉPARTIR
AUTREMENT,
ÇA C'EST
CAPITAL**

**la
cgt**
www.cgt.fr

capacités de production et de maîtriser l'énergie électrique pour une industrie efficace socialement et économiquement.

Les régions d'Alsace, de Franche-Comté ont des atouts industriels, qu'il faut valoriser et développer pour répondre aux enjeux sociaux et environnementaux de demain.

Gagner une nouvelle politique industrielle de développement et de création d'emplois, par une autre répartition de richesses, passera par la mobilisation active des salariés.

TRANSPORT ET ÉNERGIE

La sobriété et l'efficacité énergétique ne peuvent se résumer à une démarche individuelle, même si celle-ci est indispensable. Cette transition se place concrètement dans une perspective de **Développement Humain Durable (DHD)**. Cela implique des mutations dans l'urbanisme, l'agriculture, le déploiement industriel et l'organisation des transports,...

En effet, la restructuration des entreprises industrielles et les recentrages des productions sur un minimum de lieux obligent les industriels à faire voyager de plus en plus les marchandises. On connaît tous l'histoire des chaussures fabriquées au Portugal puis expédiées par la route en Italie pour y mettre les lacets et l'étiquette «made in Italie» et réexpédiées, toujours par la route, dans une centrale d'achats dans le nord de la France pour être à nouveau transportées, encore par la route vers les magasins où elles seront vendues.

Les marchandises font toujours plus de kilomètres avant d'être vendues et avec l'arrivée des transporteurs routiers des pays de l'Est, qui pratiquent le «dumping social», le transport à bas coût, cette course effrénée de kilomètres parcourus ne s'arrêtera pas sans une volonté politique forte.

Par les politiques libérales pratiquées ces dernières années, l'Alsace, terre industrielle, devient aujourd'hui terre de transit. Il n'y a qu'à observer le trafic en augmentation sur l'A35, qui, pour rappel, est une infrastructure non concédée.

C'est une évidence mais les kilomètres qui polluent le moins sont les kilomètres qui ne sont pas effectués. Cela veut dire qu'il faut repenser le mode de production afin de limiter les transports. Rapprocher les moyens de production des lieux de consommation est un élément primordial, tout en sachant que la région Alsace, a des atouts considérables en la matière. Dans ce sens, il faut une politique de ré-industrialisation de notre région.

Il faut que les industriels paient réellement le prix du transport car aujourd'hui, les transporteurs routiers, contrairement à la SNCF, ne paient pas les infrastructures routières.

Depuis de nombreuses années, organisations syndicales, ONG, associations, politiques..., demandent la mise en

place d'une Tarification sociale obligatoire (TSO), afin que tous les coûts du transport soient pris en compte l'y compris l'impact sur l'environnement. Cela permettrait aussi aux chargeurs de choisir le mode de transport le plus adapté pour eux et non pas le moins cher.

Dans le transport de marchandises, les tenants du libéralisme défendent l'ouverture à la concurrence comme la solution unique pour développer le fret ferroviaire et entraîner le report modal de la route vers le rail !

Outre la désindustrialisation, le problème du ferroviaire réside aussi dans les effets de l'ouverture à la concurrence, depuis 2003.

Dans ce contexte, plus de 500 gares FRET ont été fermées au niveau national.

Ce recul est aussi la conséquence d'un choix politique. En effet, la SNCF ne peut à la fois équilibrer ses comptes dans un environnement concurrentiel et être compétitive face à un autre mode – le routier – qui n'est pas contraint d'assumer ses coûts externes.

Le constat qui en découle est irréfutable, en 2007, le trafic de Fret SNCF atteignait 54 milliards de tkm (tonnes x kilomètres). L'objectif à terme avait été fixé à 100 milliards. Un rêve, car en réalité, il est tombé au-dessous de 30 milliards de tkm!

La part modale du fret ferroviaire est passée de 17% en 2003 à 12% en 2011 et depuis lors elle stagne autour des 15%.

Désormais de nombreuses entreprises n'ont plus accès au transport ferré.

Il est né à la SNCF en 2003, une politique de multilot-multiclient. Cette politique ne répondant pas à une desserte au plus près de zones économiques en zones diffuses a été l'un des coups mortels portés au transport ferroviaire public sur l'agglomération mulhousienne.

Nous constatons les dégâts sur Mulhouse-nord et Hausbergen avec une réduction de +60% du wagon isolé et un abandon du trafic multimodal. Quid des ports rhénans et des terminaux embranchés ?

Cette politique de casse, accompagnée par une réorganisation successive des services avec une séparation des activités à l'instar des autres grandes entreprises de services public, a amené un cloisonnement impactant l'efficacité des nœuds ferroviaires alsaciens.

Dans ce contexte, nous estimons que le report modal s'est fait du rail vers la route et non l'inverse avec des milliers de camions par mois traversant la région.

Qui finance les infrastructures routières et pour quelle fin ? A quelles fins, sont utilisés les dividendes qui en

découlent ? Choix politiques ou peur des bonnets rouges ? Combien coûte le capital en terme écologique ?

Et pourtant, le transport par fer a un avenir comme outil d'aménagement du territoire soucieux de l'environnement et de l'impact économique et social.

Nous le constatons sur notre région avec un nœud ferroviaire de qualité qui ne demande qu'à être rénové et utilisé dans le cadre d'un service public soucieux de l'intérêt collectif et environnemental. De même, un trafic Fret ne peut se

développer qu'à la seule condition de l'existence d'un triage, véritable poumon d'une région.

C'est dans ce sens, que le fret ferroviaire doit être déclaré d'utilité publique !

C'est à la lueur de ces problématiques identifiées qu'il convient d'examiner le mix énergétique optimal. Celui-ci doit privilégier, les techniques peu ou pas émettrices de gaz à effet de serre : hydraulique, éolien, photovoltaïque ; sous certaines conditions, la biomasse, le nucléaire.

LA CHIMIE EN ALSACE

Le secteur de la chimie en Alsace représente environ 10000 salariés en 2013 (pour mémoire ils étaient 15000 en 2009), répartis dans 300 entreprises dont 94 % ont moins de 200 salariés, les 6% restants sont des établissements de grands groupes internationaux comme Lilly, Solvay, Dupont de Nemours, etc. Ces derniers représentent plus de 50% des effectifs.

Les baisses importantes des effectifs sont la conséquence directe des politiques de restructuration et de compétitivité mise en place par le patronat se traduisant par des fermetures totales de site (Clariant Huningue, Rhodia Mulhouse,) ou des délocalisations de production vers des pays à bas coût comme la Chine, l'Inde, etc.

La dernière en date BASF Huningue, 262 salariés. Le groupe décide de relocaliser en Allemagne une production dont la conséquence directe est la suppression de 140 emplois. Malgré la lutte des salariés et leurs refus du PSE, la direction du site obtient l'aval de l'État pour la mise en œuvre du plan de suppression de postes alors que BASF est tout sauf un groupe en difficulté (75 milliards € de chiffre d'affaire et 9 milliards d'euros de résultat net en 2013). Cette situation met également en difficulté les entreprises de sous-traitances. Pour un emploi direct supprimé dans la chimie ce sont trois autres qui sont impactés.

L'état porte la responsabilité au travers de la loi dite de sécurisation de l'emploi de juin 2013 qui facilite la tâche des patrons pour licencier sans justification et qui réduit fortement les possibilités de recours des représentants du personnel et des salariés.

POURTANT LES OPPORTUNITÉS EXISTENT

Les premières sont liées à la région :

- la proximité de la Suisse et de l'Allemagne, tous deux grands producteurs de produits chimiques

- un alignement de la réglementation avec les autres pays européens frontaliers ;
- une bonne articulation entre l'excellence de la recherche alsacienne et les entreprises.

Les autres, liées au secteur :

- une rénovation des procédés industriels et la maîtrise des processus ;
- une modification aussi bien des attentes que des comportements de consommateurs face aux préoccupations croissantes en matière de santé, de sécurité et aux enjeux liés au développement durable ;
- la « chimie verte », levier de développement, d'innovation et d'emplois ;
- une image revalorisée du secteur, permettant de le réconcilier avec le grand public et avec les jeunes ;
- l'opportunité de marchés divers et variés pour l'industrie chimique qui alimente toutes les filières industrielles (innovation et diversification produits) ;
- une stimulation de la R&D, de l'innovation dans le cadre de la reformulation des substances existantes.

POURUIVRE LE DÉVELOPPEMENT DE LA FILIÈRE CHIMIE EN ALSACE.

Malgré la baisse tendancielle des effectifs, cela ne signifie pas que la filière ne soit pas en capacité de créer de nouveaux emplois.

Le développement de la filière peut être poursuivi par l'intermédiaire des quatre axes suivants :

- la diffusion de l'innovation ;
- la performance industrielle ;
- l'accès aux nouveaux marchés ;
- le développement de la « chimie verte ».

LES SALARIÉS FRONTALIERS EN ALSACE

L'Alsace compte près de 64 000 travailleurs frontaliers, moins que la Lorraine et en Rhône-Alpes. Son importance dans la population active occupée (7,9%) la situe au deuxième rang des régions, derrière la Lorraine qui la devance aujourd'hui.

Entre les années 1960 et 2000, le nombre de frontaliers a été multiplié par neuf, tant vers la Suisse que l'Allemagne. Depuis, les évolutions divergent : ils sont 7 000 résidents de moins à exercer une activité en Allemagne (-20%), ils sont 1 000 de plus à travailler en Suisse, dont la moitié de nationaux suisses domiciliés en Alsace.

Les frontaliers travaillent plutôt dans l'industrie. Vers l'Allemagne, près de la moitié exerce dans l'industrie manufacturière, proportion inchangée depuis neuf ans. L'automobile, à elle seule, emploie plus du quart des frontaliers alsaciens travaillant dans l'industrie.

Ceux-ci sont également très présents dans la fabrication de machines et équipements (engrenages, moteurs et turbines, robinetterie...), de cartes et composants électroniques, d'instruments scientifiques, de produits métalliques, de pneumatiques, et dans la métallurgie.

Vers la Suisse, ils sont 38% à travailler dans l'industrie, contre 33% il y a neuf ans. Cette progression résulte du doublement des effectifs des frontaliers alsaciens dans l'industrie pharmaceutique bâloise. D'autres secteurs de l'industrie, tels que la chimie, les industries agroalimentaires, la fabrication de machines et équipements, d'instruments

scientifiques et l'horlogerie attirent aussi une part notable de frontaliers.

En neuf ans, l'emploi de frontaliers a enregistré des variations conséquentes dans certains secteurs : soit sous l'effet de la conjoncture sectorielle dans le pays de destination, à l'exemple de la construction, soit sous l'arrêt d'un moindre recours au travail frontalier, comme dans le commerce.

Dans la construction, les effectifs de frontaliers vers l'Allemagne diminuent d'un tiers, alors qu'ils se maintiennent vers la Suisse.

Dans le commerce, l'activité est en recul pour les frontaliers vers la Suisse. Leur nombre a ainsi diminué de plus du quart.

En février 2014, les électeurs suisses ont dit oui à la limitation de l'immigration à plus de 50%.

Concrètement, le référendum signifie la fin de l'accord de libre circulation des personnes signé avec l'UE, et qui s'est traduit par une immigration massive d'Européens en Suisse. Le pays devrait réinstaurer le système de quotas et de contingents, qui existait avant l'accord de libre circulation.

Quelles conséquences pour les salariés frontaliers du Haut-Rhin ? La Suisse a trois ans pour répondre.

Cette situation est inquiétante pour les salariés des régions frontalières.

IL EST DE LA RESPONSABILITÉ DU SYNDICALISME INTERREGIONALE DE METTRE LES SALARIÉS, LES CITOYENS EN GARDE CONTRE L'IMPOSTURE SOCIALE DE L'EXTRÊME DROITE EN EUROPE.

Vous ne voulez pas en rester-là ! Ensemble, dans le syndicat, nous serons plus forts.

Bulletin de contact et de syndicalisation

NOM : Prénom :
Adresse :
Code postal : Ville :
Téléphone : Courriel :
Âge : Profession :
Entreprise (nom et adresse) :



Bulletin à renvoyer à La CGT, espace Vie syndicale, case 5-1, 263 rue de Paris - 93516 Montreuil Cedex,
téléphone : 01 55 82 81 94, fax : 01 48 51 51 80, courriel : orga@cgt.fr

Vous pouvez aussi adhérer en ligne sur www.cgt.fr