

**FICHE N°10 CONTRIBUTION Complémentaire (INDECOSA) C.G.T
ETATS GENERAUX DE L'INDUSTRIE - GROUPE DE TRAVAIL
MATERIEL DE TRANSPORT**

Pour la CGT, un renouveau de la politique industrielle passe

- Par le développement en emplois et qualifications, la promotion des capacités humaines doit être l'axe principal ;
- Par l'accroissement de l'effort de recherche et d'innovation, le problème n'est pas le coût du travail mais sa dévalorisation, il faut combler le retard de la France en recherche innovation, particulièrement en entreprise où l'effort en ce domaine est 1/3 inférieur qu'en Allemagne. Il faut bien mesurer que la concurrence internationale qui touche notre industrie n'est pas le fruit des pays émergents mais de ceux développés. C'est encore plus vrai dans les matériels de transports, technologie de pointe ;
- Par le financement de la croissance industrielle des entreprises, il faut desserrer les contraintes de rentabilité et la pression des actionnaires qui pèsent sur les critères de gestion et ne voient que par la croissance financière au détriment de l'investissement productif ;
- Par la mobilisation collective à favoriser en faisant le choix de la démocratie sociale et des droits d'intervention des salariés, y compris sur les choix stratégiques

L'industrie des matériels de transports

Ces atouts sont considérables. Dans ce secteur, la France est en pointe dans le monde. Conserver la maîtrise des processus de conception et de fabrication, la connaissance des métiers, la capacité à maintenir une cohérence forte entre les différents acteurs est un enjeu important. La France et l'Europe doivent préserver leurs capacités industrielles et organiser leur développement en tenant compte des évolutions profondes inéluctables dans le cadre d'un développement humain durable.

Répondre aux besoins d'une nouvelle politique des transports

La lutte contre le réchauffement climatique s'impose à tous. Elle bouleverse les politiques des transports, engage des mutations lourdes, certes à forte inertie, mais inéluctables.

La France, en déclinaison du Grenelle de l'Environnement et du Grenelle de la Mer, a défini une politique multimodale intégrée. L'axe, immédiat et fort, est le report modal depuis la route vers les modes plus vertueux particulièrement le ferroviaire. Le deuxième axe consiste à pousser les feux d'une plus grande performance énergétique et écologique des véhicules routiers, secteur qui, de toute manière, restera dominant avec un fort potentiel de débouchés pour l'industrie.

Dans ce contexte, d'importants projets de développement du ferroviaire, du fluvial, du cabotage maritime, des transports collectifs sont engagés. Ils génèrent de considérables productions industrielles en conséquence, donc des débouchés à investir pour répondre à ces besoins.

L'Europe réécrit son Livre Blanc sur la politique des transports. Elle emboîte le pas dans le sens de la France abandonnant, enfin, l'absurde concept de co-modalité dont elle tire, assez

facilement, analyse de l'incompatibilité avec un nécessaire rapport modal et les obligations incontournables du point de vue environnemental.

Le monde enfin, même si Copenhague pourrait décevoir et être en dessous des enjeux, pose aussi les bases d'une nouvelle approche. L'Amérique se met au train, en Chine il va s'imposer. Ces données modifient, sensiblement, l'approche à dessiner pour notre industrie des matériels de transports :

C'est à l'aune de cet environnement qu'il faut considérer et mettre en dynamique les atouts considérables dont dispose la France, souvent leader dans ce secteur, pour répondre :

- Aux nouveaux besoins en France,
- Aux nouvelles ambitions qui s'ouvrent en Europe,
- Aux marchés mondiaux et aux coopérations indispensables dans lesquelles il est possible d'aider les pays émergents à entrer dans l'aire du transport moderne en bénéficiant des technologies où la France est en pointe pour limiter d'emblée leurs émissions de CO₂.

Il serait absurde, et d'une certaine manière contraire à la solidarité, que de ne pas aider les pays émergents et l'Afrique à organiser leurs systèmes de transport de telle sorte qu'ils aient un bilan carbone au niveau de ce que nous avons acquis comme savoir-faire.

Forte des atouts, la France doit pousser l'avantage

Pionnier, leader à bien des égards dans ce secteur industriel, pour le moins à la pointe de la technologie, la France doit encore avancer.

La recherche n'est pas aboutie dans nos systèmes de transport, il y a des marges de progression importantes, des innovations sont nécessaires pour accroître la pertinence des modes alternatifs à la route et pour diminuer les nuisances, singulièrement sur les moteurs, des véhicules routiers. La France doit se mettre rapidement en mesure de disposer du « moteur propre ».

Les atouts de la France, le déjà haut niveau technologique, sont le fruit de la coopération pendant des années entre les grandes entreprises publiques, la SNCF, la RATP, Air France, et les grands groupes industriels comme Alstom, Siemens, Schneider et Sud Aviation à l'époque ...

Au point, par exemple, que le TGV en est devenu une vitrine mondiale au record de vitesse envié, que l'A380, fruit de la coopération européenne réussie et de programmes ambitieux, fait rêver.

Il faut renouer ces grandes coopérations et programmes et ce, depuis la recherche, l'ingénierie jusqu'à la conception et l'assemblage. Elles seront alors source d'imagination nouvelle et d'aboutissements. Mais, il faut les « moderniser », les « démocratiser » en y impliquant les salariés qui, forts de leur vécu, de leurs expériences propres, de leur savoir-faire, peuvent apporter des éclairages qualitatifs précieux.

Il faut structurer ces coopérations par secteur précis pour faire participer les opérateurs de transports utilisateurs des matériels, en tenant compte des nouvelles configurations des groupes industriels. Par exemple, pour la conception des véhicules de transports urbains du futur qu'ils soient guidés ou routiers.

Il faut asseoir ces coopérations sur des critères sociaux, environnementaux et de qualité qui doivent protéger les salariés et responsabiliser les groupes industriels en territoires et au regard de l'ensemble des réseaux sous-traitants.

L'industrie des matériels de transports n'est pas que mobile

La construction du matériel roulant, navigant ou volant est un maillon essentiel de cette industrie, en tous cas le plus visible.

Nous ne saurions oublier tous les équipements d'infrastructures indispensables aux circulations et, à présent, l'industrie de la géo-localisation :

- La fabrication des rails et appareils de voies ;

- Les équipements de signalisation à demeure sur les infrastructures, les équipements électriques et électroniques à demeure ...
- Les déclinaisons en équipement de GALILEO, système européen de géo- localisation par satellite.
- La fabrication des équipements portuaires et fluviaux dont ceux de manutention ...
- Les équipements radio téléphoniques spéciaux, les radars, les systèmes d'exploitation ... constituent, pour ne citer que ces exemples, des matériels de transports dont l'ingénierie, la conception/fabrication et la maintenance forment un intérêt substantiel.

Il faut partir du principe qu'en matière de matériel de transport, il y a celui mobile et celui à demeure. La cohérence et la synergie de conception sont étroitement liées. L'approche industrielle doit, absolument, embrasser les deux.

Faire évoluer les pôles de compétitivité concernés, les mettre en réseau effectif

L'évolution majeure doit consister à les transformer en véritables pôles de développement, singulièrement sur le volet emploi, qualification et fidélisation du salariat.

La deuxième évolution, tout aussi indispensable, est leur démocratisation. Il faut donner place aux salariés dans les définitions des choix stratégiques. Leur représentation avec de nouveaux droits est incontournable, par exemple en impliquant les Comités d'Entreprises qui ont des prérogatives économiques dans les groupes de pilotage de la gouvernance.

La troisième doit structurer une véritable mise en réseau des 10 pôles qui touchent au secteur et dont il apparaît qu'ils recouvrent, en grande partie, le champ de l'innovation industrielle à impulser dans le secteur concerné par ce groupe de travail. Notons, par ailleurs, qu'ils couvrent les territoires de la France à forte tradition de cette industrie et, partant de l'idée de la 1^{ère} et de la 2^{ème} évolution ci-dessus, il pourrait alors en découler la faisabilité d'une prérogative supplémentaire.

Faire de ces nouveaux pôles un laboratoire d'expérimentation pour mettre en place un statut du travail salarié et une sécurité sociale professionnelle. Le dispositif permettrait la préservation des compétences, la fidélisation dans cette industrie des salariés formés, qualifiés, reconnus et rémunérés en conséquence, le soutien et l'aide aux réseaux de PME par une responsabilisation sociale territoriale des grands groupes et donneurs d'ordres : une mutualisation des moyens étroitement associés à des garanties fortes pour les salariés.

Dans l'industrie du matériel de transports encore plus qu'ailleurs; responsabiliser les donneurs d'ordres et les financements

Abordé d'une manière globale, dans le CNEGI, nous ne reprenons pas ici nos propositions de financement de la politique industrielle. Mais, à bien des égards, l'industrie du matériel de transport revêt de ce point de vue un caractère particulier :

En effet, nombre de contrats d'achat de matériels, et de surcroît d'un niveau très important (la plupart du temps, plusieurs centaines de millions d'euros), relèvent de financements publics depuis les Autorités Organisatrices de transport via ou non les groupes opérateurs, que ces derniers soient publics ou privés.

La responsabilisation sociale, environnementale et territoriale est, ici, implacablement à poser, de concert avec un contrôle de l'usage des fonds publics, par ailleurs à généraliser.

Nous proposons la construction de partenariats nationaux et entre les Autorités Organisatrices de transports collectifs et les constructeurs ainsi que les organismes financiers ; partenariats qui doivent contenir des engagements concrets sur des clauses sociales, d'emploi local, de formation et de développement de l'industrie en territoire.

D'immenses besoins immédiats ; un avenir certain

Les filières industrielles de matériel de transport, tant de par leur capacité à innover que de par les besoins de production immédiats, ont incontestablement un avenir.

Ces filières recèlent un potentiel considérable d'emplois, d'importantes richesses s'en dégageront. Et cela même si des mutations industrielles sont à anticiper, non pour se replier mais pour s'engager vers les matériels du futur comme c'est, particulièrement, le cas de l'industrie automobile et plus généralement dans le matériel de transport routier ou même aérien et maritime.

De ce point de vue, les 6000 suppressions d'emplois à PSA sont intolérables, qui plus est après les aides dans le cadre des plans de relance. L'annonce, ces derniers jours, de 50 000 suppressions d'emplois dans le secteur automobile, faite par Christian ESTROSI, Ministre Chargé de l'Industrie, est une singulière manière de conforter la sincérité du processus.

Nous rappelons, pour situer les propositions sectorielles qui suivent, que la France vient de définir une réorientation de sa politique des transports, qu'il s'ensuit un programme de grands chantiers pour lesquels une quantité considérable de matériels industriels sera nécessaire.

A cela s'ajoutent les besoins de renouvellement, les régénérations et nous n'oublions pas l'activité industrielle de maintenance intégrée dans les réseaux de transports, elle pèse 40000 à 50000 emplois. Son caractère de proximité et sa capacité d'intervention immédiate sont indispensables à la qualité de fonctionnement des réseaux de transports publics et des entreprises publiques.

Cette maintenance intégrée doit être une composante structurante des réseaux de service public de transports. Il convient, d'ailleurs, de dimensionner ses moyens logistiques de dépannage et de secours des matériels, capable de gérer au quotidien pannes, aléas et remplacements.

La coopération entre les constructeurs de matériels et cette industrie intégrée est capitale pour la qualité, tant du matériel lui-même -son perfectionnement à l'usage-, que pour celle du service aux usagers. C'est elle qui permet les adaptations technologiques et les mises au point permanentes.

Cette coopération historique a fait la force de nos réseaux et celle de la carte de visite des constructeurs industriels.

Matériel ferroviaire et guidé

Les programmes engagés par la France portent sur 2000 km de lignes nouvelles grande vitesse d'ici 2020 et 4000 supplémentaires à l'horizon 2030. Ces programmes génèrent une production de matériel roulant (TGV) et de matériel d'équipement et système d'exploitation considérables.

A cela s'ajoutent les besoins de renouvellement et régénération connus. Il faut arrêter la guerre entre Alstom et Bombardier dont l'industrie française ne sort pas grandie. Il faut construire un partenariat industriel fort regroupant les trois leaders, Alstom, Bombardier et Siemens, comme colonne vertébrale de la structuration de la filière du matériel ferroviaire où exercent plusieurs centaines de sous-traitants répartis dans de nombreuses régions de France. Un partenariat respectueux de l'emploi, qui organise la sécurisation professionnelle de l'ensemble du salariat et qui se fixe pour objectif d'assurer l'ensemble de la production de la chaîne de construction de ces matériels de plus en plus, de nos jours, limité à de l'assemblage de pièces importées, particulièrement dans le cas de Bombardier.

Rames type tramway express régional

Les projets engagés nécessitent la livraison de 200 rames, hors les 1500 km supplémentaires du Grenelle d'ici 2020.

D'importants projets de cette nature sont en gestation dans les PECO et en Afrique du Nord.

Rames tramway urbain

Plusieurs centaines de rames sont nécessaires pour répondre aux besoins de la part des 1500 km supplémentaires du Grenelle de transports collectifs qui portera sur du pur urbain.

Les rames des 1ers réseaux de ce type, mises en service dans les années 80, vont entrer dans la phase de rénovation.

Rames de métro

L'extension du réseau IDF ouvre un important débouché.

Sur le réseau actuel français de métro, plus de 100 rames sont à renouveler d'ici 2015 et 2000 entrent en rénovation.

Rames TER

Les nouvelles générations de matériels dynamisent la croissance de ce transport collectif. Le TER nourrit l'industrie, le savoir-faire et la qualité de l'industrie nourrit le TER.

7 à 800 millions d'euros par an sont investis dans le parc par les régions. Le renouvellement n'est pas terminé et l'accroissement du parc se confirme d'années en années. Rien que sur l'IDF, plus de 500 rames sont nécessaires d'ici 2015 et un programme de rénovation conséquent va s'engager. L'accroissement du réseau d'infrastructures, la régénération et modernisation de celui existant, pour le rendre plus fluide, vont sensiblement augmenter le besoin de rames.

Le marché, en France, des rames TER va largement dépasser les 1000 unités pour les années à venir.

Rames trains classiques

Les rames type « corail » sont en bout de course, la question de leur renouvellement est posée et inéluctable dans les 10 ans. Elle appelle imagination, innovation, sur le concept lui-même mais, dans tous les cas, aura des débouchés sur l'industrie.

Rames TGV

Dans le cadre du réseau français existant, le renouvellement des rames de première génération représente une construction et livraison de 20 unités par an entre 2012 et 2020.

A cela il faut ajouter l'incidence industrielle des projets LGV nouvelles (2000 km puis 4000 voir ci-dessus) sur l'équipement en rames mais aussi en technologie et matériel à demeure.

S'ajoute, encore, l'avènement du TGV Fret.

Le marché mondial du TGV est, lui, considérable puisque chiffré à un niveau de 6000 rames d'ici 2020. Embellie qui se poursuivra au-delà avec les enjeux de DD évoqué ci-dessus.

Les locomotives

Si la tendance « voyageurs » est aux rames automotrices, locomotives et voitures n'en sont pas pour autant absentes.

Mais c'est sur le Fret que l'enjeu est grand. Déjà 400 à 500 unités sont en commande d'ici 2015.

La France vient de décider d'un plan fret d'avenir à rapprocher de l'objectif d'accroître de 25% la part modale alternative à la route. Incontestablement, cette réorientation va avoir une incidence sur l'industrie de matériel, d'autant que la question se pose dans toute l'Europe.

L'innovation essentielle se joue sur l'interopérabilité entre les réseaux, elle fait d'ailleurs de grands progrès. Quand cette innovation sur les locomotives va-t-elle gagner la mixité énergétique, diesel/électrique, déjà aboutie sur les rames TER ?

Les wagons

Les projets d'autoroutes ferroviaires tiennent autant à l'infrastructure qu'à la capacité de l'industrie, de fabrication des wagons adaptés, à suivre. L'invention, la mise au point et la fabrication sont le fruit de l'industrie LHOR.

Les lignes supplémentaires qui se mettent en place appellent déjà la fabrication de 1000 à 1500 wagons. S'y ajoutent les lignes actées dans le plan fret d'avenir et, plus globalement, dans le Grenelle de l'Environnement.

Pour tout autre wagon spécialisé, notons que le dernier constructeur européen, avec son savoir-faire, est en France : à Douai.

Plus généralement, la question de l'adaptabilité du parc actuel à l'évolution du type du transport ferroviaire est sérieusement posée. Sans son règlement, le risque existe de limiter les capacités de croissance de ce mode.

Transports urbains

Un programme de développement important, conduit entre l'Etat et les collectivités, est engagé, il concerne aussi bien les bus que les 1500 km en site propre supplémentaires. Le projet «Grand Paris » comporte un volet transports conséquent. A cela s'ajoutent les renouvellements de matériels et les besoins de régénération.

En 2008, 6600 bus et cars ont été immatriculés, en 2009 le chiffre va atteindre les 7000. Il progresse de 7%/an environ depuis 2005. Ceci en lien avec l'essor des transports collectifs. Sa progression va s'accroître car nous entrons dans la phase d'extension des réseaux.

Renouvellement du parc et nouvelles lignes vont nourrir encore plus vivement cette croissance.

Un autre facteur va dopper le renouvellement du parc, c'est l'application des nouvelles normes.

Elles induisent des technologies de pointe qui placent notre industrie, sa recherche et son innovation autant au devant de responsabilités que de débouchés. Il s'agit des normes énergétiques et environnementales : Euro 5 dont notre industrie maîtrise, parfaitement, la production. Il s'agit aussi des normes issues de la loi sur le handicap qui fixent les conditions d'accessibilité.

Encore 35% du parc n'est pas aux normes obligatoires et le parc de plus de dix ans, qui entre en renouvellement, s'élève à 50 000 unités.

De plus, rien que pour garantir un bon fonctionnement des réseaux du point de vue régularité, en prenant en compte les aléas, il faudrait déjà au minimum accroître le parc de 2300 bus supplémentaires à disposition.

De plus, il importe de poursuivre le travail industrie I sur les bus électriques et hybrides en anticipant une conversion qui permette, dans les années à venir, la production à grande échelle de ces technologies, y compris vers le carburant du futur : l'hydrogène.

3 réseaux en France sont équipés de trolleybus, très vieillissants dans deux réseaux (plus de 20 ans d'âge).

Fluvial

Le canal Seine-Nord Europe est engagé, celui Rhin-Rhône en phase de débat public. Le secteur est en passe de grande évolution, d'un historique artisanal, il mute vers une « cohabitation » avec de grands opérateurs fluviaux souvent multimodaux d'ailleurs.

Selon une étude, initiée par l'Association « Entreprendre Pour le Fluvial (EPF) » et réalisée par le Cabinet Eurotrans, plus de 400 unités neuves de batellerie grand gabarit sont à construire pour la France d'ici 2020. Et cela pour respecter l'objectif de transférer un quart du transport marchandises sur les modes alternatifs à la route. Par ailleurs, le secteur bénéficie d'une aide au renouvellement de la batellerie petit gabarit (lois de finances).

Pour accompagner le développement des entreprises fluviales, il faut construire ces bateaux en France.

Maritime

Quatre axes majeurs sont à prendre en compte :

- Le développement des autoroutes de la mer qui, pour garantir la compétitivité, exige des navires neufs, adaptés et spécifiquement conçus pour cette activité. Les expériences malheureuses ont, toutes, été entachées par la recherche d'adaptation de navires existants (bricolés) incompatibles avec l'optimisation. Ces autoroutes bénéficient d'une aide publique au démarrage.

Il importe d'investir sur l'innovation dans ce domaine. Innovation également attendue pour faire émerger, à grande échelle exploitable, la technique fluvio/maritime. La mise en synergie du port fluvial de Paris avec le GPM du Havre doit, de ce point de vue, attirer l'attention.

- Les navires longs cours du futur : le Grenelle de la mer a retenu un engagement en ce domaine et mis un groupe de travail en place. Recherche, innovation, conceptualisation et 8 fabrications doivent traverser ce groupe de travail qui ne saurait être efficace sans mise en synergie avec les états généraux de l'industrie. L'enjeu pour la construction navale est considérable pour la France.
- La réparation navale dans un pays qui est la 2^{ème} puissance mondiale maritime et avec des sites répartis sur tout le littoral français.
- La déconstruction des navires dont la mise en place d'une filière française a été décidée au Grenelle de la Mer et clairement actée dans les engagements.

Aérien

L'aéronautique en France et en Europe est une industrie stratégique majeure. Elle est au coeur de l'innovation et de maîtrises technologiques de haut niveau tout en pesant fortement dans l'équilibre de la balance commerciale. Si nous prenons en compte l'ensemble des acteurs dans ce secteur, c'est au bas mot 250 000 emplois en France. Compte tenu des carnets de commandes actuels et des perspectives considérables pour les vingt prochaines années (estimation de 29 000 appareils), ce sont des dizaines de milliers d'emplois stables et à statut qui devraient être créés.

Pour autant, cette industrie souffre des trop hautes exigences de rentabilité financière réclamées par les actionnaires. Les déboires dans l'industrialisation de grands programmes (A380, A400, NH90, A350...) se succèdent et naissent d'une organisation de la chaîne, depuis les études à la production et jusqu'à la maintenance qui externalise, délocalise, sous-traite, restructure à tout va et vise en permanence le moindre coût. C'est partout, la mise en place d'organisations du travail du type Lean, de flux tendus, d'intensification des cadences, une diminution drastique des temps d'études et une démarche constante de réduction des effectifs : autant de facteurs déstabilisants.

Les sous-traitants sont malmenés par des donneurs d'ordres qui ne partagent pas les risques mais leur font supporter et imposent de produire dans les pays à bas coûts. Toute cette stratégie qui parcellise le travail, casse les équipes, nourrit une alarmante inefficacité industrielle, démobilise le personnel (voir à ce sujet l'enquête dans EADS: 90% du personnel se déclarant non mobilisés).

Cette situation est accentuée par des politiques de rémunérations et d'évolutions de carrières au rabais mais plus globalement une sous reconnaissance des personnels, de leur qualification et de leur travail.

Les mouvements sociaux, tant sur les questions de revalorisation du travail que sur les questions industrielles, porteurs de projets alternatifs se heurtent en permanence à des directions intransigeantes et sans prise en compte des propositions.

Une industrie telle que l'aéronautique, dont les produits ont une durée de vie de 30 ans voire plus et réclament une grande sécurité, exige de la stabilité dans les équipes pour étudier, produire et maintenir. Elle réclame, également, un fort secteur de recherche à impulsion publique afin de l'extraire de la domination des marchés privés. Dans ce sens l'ONERA possède des atouts à valoriser.

Routier automobile, voitures particulières et camions

Le constat que nous faisons de la situation actuelle de la filière repose sur le fait que la crise de l'industrie automobile découle, directement, des stratégies mises en place par les grands donneurs d'ordres de la filière. En effet, la course à la rentabilité à laquelle ils se sont livrés ces dernières années engendre des impacts négatifs tant sur les plans économiques, industriels, sociaux, qu'environnementaux.

Au niveau Industriel, les stratégies d'externalisation, de recentrage sur le coeur du métier, ainsi que la diffusion du lean manufacturing dans la filière automobile provoquent pertes de maîtrise de la chaîne de valeur, retards dans le lancement de véhicules, problèmes de qualité et rigidité de l'organisation de la production.

Aspects négatifs d'un point de vue économique dans la mesure où la stratégie qui consiste à privilégier les marges aux volumes a pour conséquence directe une pression exacerbée sur les sous-traitants, les contraignant à des baisses de prix intenable et des incertitudes sur les volumes de production. Enfin, la délocalisation de nombreux modèles de la part des constructeurs français, notamment les petits véhicules, ceux qui bénéficient du bonus écologique, met la France en situation d'être un importateur net de véhicules, alors qu'auparavant l'industrie automobile était une source d'excédent commercial pour notre économie. Par ailleurs, le bilan carbone final de la production de ces véhicules, compte tenu de la quantité d'acheminements pour les produire et les livrer au réseau commercial, est extrêmement négatif. Or les bonus écologiques répondent d'une politique de financement public, il est étrange de constater qu'il puisse être accepté qu'elle joue contre notre industrie et globalement conduise à dégager des émissions de GES par des acheminements supplémentaires.

Conséquences également dramatiques, sur le plan social, du fait des fermetures de sites et des nombreux plans sociaux tant dans la sous-traitance que chez les constructeurs. Avec, dans le même temps, une dégradation accrue des conditions de travail, des salariés contraints d'augmenter sans cesse leur productivité pour compenser les pertes d'emplois. La souffrance au travail est considérable.

A l'opposé de ces stratégies, la filière automobile devrait répondre à des enjeux de société en terme de besoin, que ce soit pour le renouvellement du parc automobile sans cesse vieillissant avec 8 ans de moyenne d'âge, ou pour répondre aux enjeux de mobilité durable. Ou encore pour imaginer et produire des camions mieux adaptés à un nouveau rôle du transport routier : celui de la complémentarité avec les autres modes et des parcours terminaux.

L'avenir de la filière automobile du fait de son poids économique pour notre pays, de son caractère structurant sur les territoires ne peut donc se discuter dans une optique de rentabilité de la valeur pour l'actionnaire à court terme.

Spatial

Ce secteur, également hautement stratégique, est né d'une ambitieuse volonté politique de construire une activité spatiale. Rappelons que la France a été l'acteur déterminant du spatial

européen d'aujourd'hui qui permet de maîtriser l'intégralité de la chaîne, du lanceur aux satellites. C'est, réellement, le fruit d'investissements humains, financiers, technologiques et soutenus par des politiques publiques importantes durant des dizaines d'années. Un enjeu national, qui n'est pas des moindres, fait partie intégrante de ce secteur, il s'agit de la force de dissuasion nucléaire avec le programme M51 (missiles nucléaires français embarqués dans les sous-marins).

Aujourd'hui le spatial vit les mêmes stratégies que dans toute l'aéronautique. Les effets sont identiques sur la démotivation du personnel comme sur l'inefficacité dans le travail. Sans aucun doute que dans ce secteur de hautes technologies et savoirs faire, le manque de valorisation du travail a un impact néfaste et contribue à l'absence d'attraction des jeunes diplômés.

Un grand projet comme Galileo (système GPS européen) végète par manque de volonté politique nationale forte et pour être trop laissé aux mains d'acteurs privés qui n'en finissent pas de se battre pour le partage du projet, surtout des profits à engranger. Nous avons d'ailleurs là l'exemple emblématique de l'échec de PPP, financements qui exacerbent la recherche de retour 10 sur investissement à court terme et sclérose le développement de l'industriel pour répondre aux besoins de la société.

Au bout du compte ce sont des fonds considérables qui sont gaspillés et le projet, pourtant d'un enjeu majeur pour l'indépendance et la souveraineté européenne, tarde à être opérationnel.

L'abandon d'un successeur à ARIANE 4 (lanceur moyen porteur de satellites), au profit de lanceurs du type Soyouz, met en péril tout un savoir faire européen acquis d'expériences de longue date. La frilosité à engager un successeur à ARIANE 5 (lanceur gros porteur de satellites) peut conduire à une rupture de la maîtrise de l'étude à la réalisation d'un lanceur.

La maîtrise technologique et technique dans ces domaines réclame une stabilité des équipes ainsi qu'une continuité de la recherche, des études et de l'intégration.

Nous sommes, actuellement, au pied du mur de l'épopée spatiale européenne. Seuls des choix politiques forts pourront garantir sa continuité.

Cycle

Il reste en France une industrie du cycle, «cycle Europe » en Champagne Ardennes avec 300 emplois et un savoir-faire considérable. Ce constructeur semble aussi s'engager vers le vélo électrique pour diversifier son activité.

Le vélo reprend de l'essor, il est de plus développé, à présent, sous une forme collective via les systèmes de vélos en libre service (VLS).

Ce développement répond d'importants financements publics, il doit faire l'objet d'une responsabilisation sociale et sur l'emploi industriel en France dans les contrats passés entre les municipalités et les grands opérateurs, souvent ceux du transport public, qui exploitent ces réseaux de vélos.

« Cycle Europe » peut être le fabricant et l'industrie du cycle, dans son sillage, peut emboîter l'essor de l'usage du vélo.

Logistique

La logistique industrielle c'est, environ, 230 000 emplois dont 50 000 dans la filière automobile. Dans les 30 dernières années, les grands groupes industriels ont utilisé le levier de la logistique pour obtenir des réductions supplémentaires de coûts de stockage, de transports, de manutention à celles liées à l'abaissement, en interne, des coûts de travail.

Mais ce levier ouvrait, aussi, la perspective à un processus d'échanges commerciaux mondiaux, nourrissant les délocalisations industrielles, particulièrement sur les produits manufacturés de base, le tout dans la logique des flux tendus et de dumping social mondial. Au coeur du processus, le système transport logistique.

La logistique, pour compte d'autrui, n'est pas un nouveau gisement d'emplois. Elle est, avant tout, le fait d'externalisation des tâches concernées depuis l'industrie. Elle est, donc, autant la résultante de la désintégration des activités industrielles que celle de leur recentrage sur le cœur de métier. Elle est un élément des processus de segmentation sectorielle dans l'organisation des productions. Cette dérive cultive une logique industrielle en France non seulement faite de délocalisations mais réduite à de l'assemblage.

Elle cultive, constamment, le dumping maîtrisant le système de transport mondial, avec ses réseaux, profitant d'une sous tarification invraisemblable des acheminements. Ainsi, elle fait subir une concurrence totalement faussée.

Les processus d'externalisation se sont, en quelques années, retournés contre l'industrie française.

En 1996, pour les 5 branches agro-alimentaire, distribution, construction automobile, transport et chimie, le taux de sous-traitance de la logistique était de 20% ; en 2000 il a atteint 30% ; en 2005 il atteint 40%, il frôle, à présent, les 50%.

La logistique est une activité stratégique dans le système de transport comme dans l'orientation économique en général et dans les échanges mondiaux. Elle règle les approvisionnements comme les aménagements des territoires au sens des lieux de production.

L'orientation actuelle des grands groupes logisticiens, basée sur une concentration, n'est pas appropriée. C'est, à l'inverse, un tissu dense de petites et moyennes unités, harmonieusement réparties sur le territoire en cohérence avec une territorialisation de l'industrie, qu'il faut penser.

Il faut réguler et réglementer fortement ce secteur. La puissance publique doit y intervenir fortement, les réseaux constitués par la logistique lui offrent, finalement, une opportunité pour faire valoir ce qui répond de l'intérêt général.

Il est urgent de responsabiliser, socialement, ce secteur qui organise la concurrence entre salariés de l'industrie.

En conclusion

Les filières industrielles de matériels de transport ont un avenir incontestable en France. Les besoins de production sont considérables, les atouts conséquents ne demandent qu'à être consolidés et développés. La France ne peut s'imaginer sans industries et capacités de recherche, innovation et production territorialisées dans une cohérence nationale.

C'est une question primordiale d'aménagement de territoire tout autant que de lutte contre le réchauffement climatique incompatible avec les circuits longs, les délocalisations et le dumping social.

Il est urgent d'arrêter l'hémorragie et de développer l'emploi, renforcer les droits pour les salariés ainsi que d'augmenter les salaires. C'est à l'aune de la prise en compte des éléments de cette contribution, facteurs des mobilisations en cours du salariat, que la CGT jugera de la sincérité des Etats Généraux.