

L'ACTION

BULLETIN DU SYNDICAT CGT MICHELIN

N° 358

Septembre
2009

PREPARER L'AVENIR

E L'industrie du pneumatique subit, une nouvelle fois, de plein fouet des restructurations conduisant à des fermetures de sites, des transferts de production, des délocalisations.

Les conséquences humaines sont renvoyées au second plan, mais c'est toujours ainsi qu'elles sont traitées par les décideurs, les politiques, les médias...

D Le but est de conditionner les salariés et l'opinion publique sur ce « mal » qui, selon eux, serait nécessaire, afin de préserver l'intérêt des actionnaires, la compétitivité etc....tout le monde connaît le refrain.

Or, en réalité cette politique porte atteinte au secteur industriel et appauvrit notre pays. Nous importons de plus en plus de pneumatiques pour répondre aux besoins des clients, parce qu'ils ne sont plus produits en France. Cette démarche induit des dégâts sur notre environnement, la sécurité routière, l'économie territoriale, l'existence des entreprises sous traitantes...

Les restructurations annoncées par Michelin en juin dernier persistent dans cette voie.

I Michelin n'a même pas pris la peine de donner une justification économique à ces suppressions d'emplois et fermetures d'activités. Pour lui les salariés et le citoyen « lambda » sont suffisamment persuadés que lorsqu'un « capitaine d'industrie » comme il aime se définir, prend une décision, c'est dans l'intérêt de tous, et qu'il serait indécent d'oser « penser » le contraire.

Or, la crise fait de plus en plus prendre conscience aux populations que les restructurations visent la préservation exclusive des intérêts financiers.

T En premier lieu, l'objectif revient à préserver et augmenter les profits, tant pis pour les dommages collatéraux induits, notamment les drames humains engendrés.

La CGT ne peut se résoudre à cette vision étriquée de la société, où l'être humain passe toujours après les intérêts financiers, et où collectivement nous serions condamnés à regarder nos usines fermer les unes après les autres en tentant de « limiter les dégâts ».

Notre organisation souhaite être à l'initiative pour impulser les débats, sur tous les territoires où Michelin est présent, associant les salariés et les populations environnantes, pour construire d'autres alternatives. Le développement de l'industrie du pneumatique comme de l'industrie automobile est possible. C'est indispensable au développement des territoires concernés.

O Dans cette perspective, la CGT Michelin propose une première **réunion publique à Clermont-Fd** ouverte à l'ensemble de la population, aux salariés, aux syndicalistes, aux élus politiques, aux journalistes.

1^{er} Numéro

Spécial

« Avenir

Industriel »

24 SEPTEMBRE

DEBAT PUBLIC

À Clermont-Fd



ÇA SE PASSE À LA SALLE LECLANCHÉ
(rue Louise Michel) :
JEUDI 24 SEPTEMBRE 09 À 17H30.

Pour la coordination des syndicats
CGT Michelin France
Michel Chevalier

MONO PRODUCTION : ATTENTION DANGER

La spécialisation des sites en mono production voulue par la direction depuis quelques années est très critiquable et porteuse de véritables dangers :

- mise en concurrence des sites entre eux, alors que nous travaillons tous pour le même patron.
- selon les choix retenus, la direction privilégie les investissements suivant les critères de profits et non de projets industriels
- une grande difficulté à absorber les variations du marché, lorsque celles-ci sont au creux de la vague. La solution de facilité étant de fermer les sites jugés moins rentables.
- coût de transport plus élevé, avec des conséquences néfastes sur l'environnement.
- les sites de grandes capacités productives s'étendent sur un marché plus vaste que celui de leur propre pays, privant ainsi les unités de production plus modestes d'activité. pour répondre à leur marché intérieur Exemple : l'arrêt de l'activité tourisme de Montceau-les-Mines, entraînera l'abandon de la production de pneus de dimension 13', 14', 15', qui représente pourtant près de la moitié du marché français.
- Cette stratégie, si elle fait l'affaire des financiers est désastreuse pour les salariés, l'emploi et l'avenir de nos sites.



UNE PYRAMIDE DES ÂGES INQUIÉTANTE POUR PÉRENNISER LES USINES

Après plusieurs années de demandes infructueuses, la CGT a pris en 1999 la décision de proposer à la direction un projet d'accord prenant en compte la pénibilité du travail pour toutes les catégories de personnel. Nous en rappelons ici les grandes lignes :

Afin de jouir d'une retraite pleine et entière un salarié bénéficierait d'un départ anticipé de :

- ✓ 4 trimestres pour 5 années de travail posté
- ✓ 8 « 10 années «
- ✓ 12 « 15 années «
- ✓ 16 « 20 années «
- ✓ 20 « 25 années «
- ✓ 24 « 30 années «
- ✓ 28 « 35 années et plus «



Ces propositions s'accompagnaient d'un volet prévention, qui, limitait, pour l'avenir, le nombre d'années de travail posté avec la possibilité de sortie des postes sans perte de rémunération, avec baisse de la charge de travail etc....

Pour les non-postés le projet prévoit une cessation d'activité dès 55 ans avec cessation définitive à 58 ans ou des 37,5 ans de cotisations. Chaque départ étant compensé par une embauche.

Si cet accord avait vu le jour en l'état, **la pyramide des âges serait totalement différente et permettrait d'appréhender les années futures avec plus de sérénité.**

Ce sont entre 900 et 1200 personnes qui en auraient bénéficiées selon les années.



LE COUAC ENVIRONNEMENTAL !

Compteur interactif à l'appui, Michelin se veut convaincant pour démontrer que le pneu énergie contribue à la lutte contre les émissions de CO².

Aucun élément ne nous permet de douter du bien fondé des arguments avancés. Nous n'avons donc aucune raison de minimiser les résultats obtenus par les chercheurs du centre de Ladoux. Mais l'avancée technologique obtenue sur les pneus énergie n'est-elle pas anéantie par les choix de gestion de la direction ?

La fermeture annoncée de l'atelier de production de pneus

tourismes de Montceau, condamne irrémédiablement l'entreprise à importer les pneus « énergie » de différents sites, hors hexagone, pour les vendre en France.

Les experts, sollicités par le CE, chiffrent à 800 km la distance supplémentaire parcourue par les pneus de dimension inférieure à 17", avant d'atteindre le client. Cette décision, prise selon les seuls critères financiers, tourne le dos à la nécessaire prise en compte des contraintes environnementales.

La direction Michelin ne peut pas se contenter des progrès obtenus dans le domaine de la résistance au roulement occasionnée par le pneu.

D'autres axes de progrès doivent être pris en compte ou explorés !

C'est le cas du transport des pneus et autres matières intermédiaires entre le lieu de production et le lieu de vente ou d'utilisation.

Toute décision de délocalisation a un impact réel sur l'environnement.

Par exemple, comment accepter qu'aucune production de pneus vélo haut de gamme n'existe en Europe ? alors que leur prix de vente exclu que les salariés, qui les produisent pour des salaires de misère, en achètent. (Prix de vente d'un pneu de ce type environ 40 à 45€)

Un autre axe de progrès pour l'environnement consisterait à augmenter très sensiblement le volume des pneus rechapés. Comment se fait-il que cette production reste stagnante ?

Faire brûler les pneus en fin de vie, non réutilisables, est-elle la meilleure solution ? N'y a-t-il pas des progrès à réaliser pour récupérer et recycler les matières premières contenues dans tous les pneus ? (Acier, gomme etc.) La part de récupération qui existe semble extrêmement limitée. Pourquoi ? Les critères financiers n'étouffent-ils pas les critères environnementaux ?



RISQUES PSYCHOSOCIAUX

L'accroissement de ces risques augmente au rythme des restructurations, des incertitudes sur l'avenir, des mises en œuvre de nouvelles formes de management, d'organisation du travail...

Elles sont liées à d'autres atteintes physiques sur la santé tels les troubles musculo-squelettiques.

Nous notons une recrudescence du nombre de suicides, soit au travail, soit à l'extérieur de l'usine, de décès prématurés ou de salariés qui partent avec un état de santé fortement dégradé.

Il devient urgent d'améliorer les conditions de travail afin que celui-ci ne soit pas vécu comme une souffrance.

UN PAYS PEUT-IL SE PASSER D'INDUSTRIE ?

Michelin, et la plupart des autres grands groupes, s'engagent depuis plusieurs années dans une politique de délocalisation massive vers les pays à bas coût de main d'œuvre ce qui a pour conséquence directe la désindustrialisation du pays, la baisse des effectifs, la dégradation des conditions de travail....

Malgré quelques palabres, le gouvernement ne trouvait rien à redire à cette démarche et la cautionnait même. Rappelons-nous qu'il n'y a pas si longtemps, M Sarkozy citait Michelin en exemple.

Face à l'inquiétante dégradation de la situation industrielle de la France, la CGT a participé activement à la mobilisation exemplaire de salariés confrontés à la casse de leurs entreprises obtenant des résultats remarquables avec le maintien d'activités et d'emplois. Les cas n'ont pas tous été médiatisés mais ils existent : la SBFM, Faurecia, la Verrerie du Languedoc, Rencast, SONAS, Molex, les chantiers navals, la déconstruction des bateaux en fin de vie et bien d'autres.

Forte de cette mobilisation et des résultats obtenus, la CGT a lancé l'idée des états généraux de l'industrie afin d'avancer et populariser des propositions alternatives.

La reprise de cette idée par le Président de la République ne doit en rien se transformer en illusions. Les mobilisations citées ont permis une prise en compte dans les mots, pour obtenir des actes concrets, celle-ci devra s'amplifier et s'élargir.

L'économie française évoluant vers la désindustrialisation et les métiers peu passionnants aux emplois précaires, ne peut que nous conduire vers un appauvrissement collectif de la population et par conséquent de notre pays.

L'industrie est le poumon d'un pays. Sans ce souffle qu'elle fournit à travers les générations de salariés qui l'activent, c'est l'économie tout entière, de celui-ci qui s'effondre.

Un pays ne peut pas se passer d'industrie. Il est encore temps de changer de cap, pour cela il nous faut débattre et convaincre que d'autres choix sont possibles et que l'industrie à encore toute sa place en France.

MAITRISE DANGEREUSE DES STOCKS

Michelin a fait le choix depuis le début de la crise de ralentir violemment les productions tout en menant une politique de maîtrise des stocks qui nous paraît relativement dangereuse et irrespectueuse des clients. Ce choix a eu pour effet bénéfique de dégager au 30 juin 2009 un cash flow (flux de trésorerie) de +575 millions d'€ contre -445 à la même date en 2008.

Par contre cette stratégie qui consiste à vider les stocks sans produire a pour conséquence directe le manque de produits et l'impossibilité pour les services commerciaux de fournir le bon pneu à de nombreux clients, forcément mécontents.

L'entreprise qui a toujours prônée le respect du client roi, semble aujourd'hui lui tourner le dos en lui imposant ses choix de gestion dits de crise.

Lorsque cette période de crise sera finie, les clients que sont les flottes de poids-lourds, les points de vente, les garagistes, les particuliers, etc..., que Michelin n'a pu ou n'a voulu satisfaire, le resteront- ils toujours ?

La CGT est très inquiète quant à cette gestion dangereuse des stocks menée par le groupe. Stratégie à risques qui s'avère certes payante dans l'immédiat mais qui risque de l'être moins pour l'avenir.

Les conséquences pourraient être lourdes pour l'emploi à Clermont-Ferrand et en France.

Le 24 septembre le syndicat CGT, accompagné d'experts, d'économistes, de syndicalistes...vous propose de venir débattre des conséquences des choix de la direction Michelin pour l'économie, l'emploi, les conditions de travail, l'environnement...D'autres choix sont-ils possibles ? Sous quelles conditions ? Vous avez des idées, des propositions, venez en discuter Salle Leclanché, 9 rue Louise Michel à Clermont Fd, à partir de 17h30.

L'ACTION - Journal financé par les syndiqués CGT ... Dépôt légal N° 8/88 ... Com. Par. 54 545 ...

Dir. Publ. J. Chambon - Imp. par nos soins