



**LE DÉVELOPPEMENT DURABLE
NE SE FERA PAS
SANS LA DÉFENSE
DE L'INDUSTRIE !**



- 1 Le développement durable ne se fera pas sans la défense de l'industrie !
- 2 I. La problématique sociale française face à la mondialisation
- 3 II. Harmoniser les intérêts des entreprises, des consommateurs et des citoyens
- 4 III. Nos propositions pour rétablir une concurrence loyale dans le cadre du développement durable
 - Sur les importations et les transports
 - Sur le plan sociétal
 - Sur le plan financier
 - Sur le plan social et industriel
 - Sur les externalisations et les délocalisations
 - Sur l'automobile « propre »
 - Sur le « Grenelle de l'environnement »
 - Sur la fausse accusation de protectionnisme
- 8 Conclusion :
L'avenir industriel commence aujourd'hui

Le développement durable ne se fera pas sans la défense de l'industrie !

Dans le cadre de son combat pour la défense de l'industrie, la Fédération FO de la Métallurgie fait entendre sa voix dans le débat sur le développement durable. Par définition, le développement durable étant un mode de production cherchant à concilier le progrès économique, social et environnemental, il est tout à fait légitime que notre organisation défende ses revendications dans ce domaine. Trop souvent, certains opposent le développement industriel au respect de l'environnement. À travers nos propositions, nous démontrons que ces deux aspects peuvent se rejoindre.

En mai 2007, à l'occasion de l'élection présidentielle, FO Métaux a publié un Livre blanc pour la défense de l'industrie. L'objectif de ce document, qui reprenait les revendications défendues par notre organisation depuis de nombreuses années, était principalement de sensibiliser les responsables politiques aux dangers que représente la forte diminution des emplois industriels dans notre pays et de faire part d'un certain nombre de propositions pour inverser ce phénomène dramatique.

Ces propositions, que certains jugeaient «irréalisables» à l'époque, ont largement inspiré de nombreuses mesures gouvernementales, notamment les conclusions des états généraux de l'automobile, la création du FSI, le FMEA, la charte entre les donneurs d'ordres et les sous-traitants ou la mise en œuvre des états généraux de l'industrie.

Presque trois ans se sont écoulés depuis la publication du Livre blanc et la situation de l'industrie en France reste préoccupante. Même si l'on peut se réjouir de certaines avancées positives, beaucoup reste encore à faire. La disparition de sites industriels, et des emplois qui s'y rattachent, ne doit en aucun cas être jugée comme une simple préoccupation syndicale. Ce péril social doit mobiliser les acteurs politiques et pas seulement dans leurs discours. *La compétitivité des entreprises doit-elle s'opposer aux intérêts des salariés et du pays ? A FO Métaux, nous pensons fortement que non.* Des solutions peuvent être trouvées, par le biais des négociations et de la pratique contractuelle que nous avons toujours mise en œuvre dans la métallurgie. Mais il apparaît également urgent que les pouvoirs publics mettent en œuvre des dispositifs dans ce domaine en impulsant des mesures susceptibles de mettre fin aux destructions d'emplois qui s'accumulent tragiquement et qui provoquent un véritable gâchis économique.

Face aux délocalisations, restructurations ou externalisations imposées par une logique purement financière de certains dirigeants d'entreprises, la Fédération FO de la Métallurgie a, depuis plusieurs années, multiplié les démarches sur ce dossier. Pas seulement en contestant, mais aussi en apportant nos analyses pour relever les défis économiques d'aujourd'hui et de demain. C'est ce que nous faisons à travers ce nouveau document. Il a vocation à faire connaître nos propositions pour permettre à l'industrie de se développer en France, à maintenir les emplois existants, à en créer de nouveaux, tout en maintenant la compétitivité des entreprises, voire en leur offrant de nouvelles perspectives.

Pour y parvenir, de nombreux leviers existent. Face aux enjeux climatiques, à la nécessité de s'engager pour le développement durable et aux décisions qui découleront des rencontres internationales et nationales dans ce domaine, l'industrie demande à être en partie réinventée. FO Métaux entend bien faire entendre sa voix dans ce débat et apporter sa pierre à l'édifice.



1. La problématique sociale française face à la mondialisation

Ce n'est un secret pour personne, l'industrie en France est fortement impactée par la concurrence internationale. Comme pour la plupart des pays, notre industrie est régie par des règles émanant de plusieurs organes internationaux, comme l'OMC ou l'Union Européenne. Le phénomène de mondialisation, s'il a généralisé les échanges à travers le monde, n'a malheureusement pas été encadré par des règles identiques pour tous. Certains pays, qui disposent

d'impératifs et de législations différents des nôtres, peuvent s'adonner à des pratiques de «dumping» social et fiscal, engendrant ainsi une concurrence déloyale, notamment sur le plan industriel. Des entreprises profitent de cette opportunité, non pas pour conquérir de nouveaux marchés, mais pour délocaliser leurs productions dans ces pays et limiter leurs coûts. Au-delà des vagues de licenciements que cette stratégie provoque, elle pose un autre problème, tout aussi alarmant, qui doit préoccuper au plus haut point les responsables politiques : l'affaiblissement de l'ensemble de notre protection sociale et des garanties collectives.

Le coût de la production industrielle dans notre pays n'est ni étonnant, ni scandaleux : il est la répercussion de notre protection sociale. En effet, les charges sociales qui pèsent sur la production des sites français servent à financer les garanties collectives des citoyens. Par conséquent, environ 50% du PIB est mutualisé. Le «surcoût» dont peuvent se plaindre certains dirigeants d'entreprises ne représente donc pas une véritable « perte d'argent » mais une participation à la bonne marche de la vie en collectivité. Dans cette optique, n'oublions pas que tout produit fabriqué sur le «site France», même si son coût peut paraître plus cher qu'ailleurs, se révèle encore rentable si l'on prend en compte le financement de la protection sociale que sa production induit. Ce n'est aucunement le cas avec les produits importés et vendus sur le marché français.

Bien entendu, ce type d'argument ne pèse pas lourd aux oreilles de certains dirigeants seulement préoccupés par la rentabilité à court terme. Bien que, lorsque leurs entreprises se retrouvent en difficulté, elles savent se tourner vers... l'État providence, qui est alors loué dans son rôle d'«amortisseur social».

A l'heure actuelle, de nombreuses entreprises s'orientent vers des délocalisations de leurs productions pour un surcoût de seulement 10% par rapport au marché mondial. Parce que cette dérive représente un enjeu social majeur pour les années à venir, les pouvoirs publics doivent mettre en œuvre des dispositifs permettant de freiner durablement ce phénomène.

Si aucune mesure corrective n'est apportée, trois menaces se dessinent :

- Des difficultés croissantes à financer notre protection sociale (dépendant à 90 % des revenus du travail) ;
- Une baisse graduelle, et inconcevable, des salaires pour soutenir la compétitivité des entreprises en France ;
- Le maintien des garanties sociales pour une faible partie de la population privilégiée, par le biais des assurances individuelles.

Au-delà des entreprises, cette réalité doit également être prise en compte par les citoyens, qui sont les plus directement concernés. Du point de vue du *consommateur*, le coût d'un produit importé peut effectivement paraître bénéfique pour son porte-monnaie. *Mais il ignore trop souvent qu'en préférant des produits importés à ceux réalisés en France, il participe indirectement à la remise en cause de sa propre protection sociale et de son emploi.* Un travail pédagogique doit donc être mené. FO Métaux y prendra sa part.

II. Harmoniser les intérêts des entreprises, des consommateurs et des citoyens



Tout produit fabriqué sur notre territoire finance à environ 25 % la protection sociale, ce pourcentage dépend du salaire différé (cotisations sociales employeur/salarié). À titre d'exemple, pour un salaire brut de 100 euros, le salarié perçoit 75 euros, l'entreprise paie environ 145 euros (50 % en salaire net et 50 % en cotisations). C'est donc bien la production, qui englobe la conception, la production directe, la logistique, l'utilisation, la maintenance et le recyclage, qui est la principale source financière de notre protection sociale. A contrario, nous rappelons que tout produit non fabriqué sur le territoire français n'y participe que marginalement.

Pour l'industrie, si l'on prend en compte l'ensemble des coûts de production, le prix d'achat d'un produit fabriqué en France peut être plus cher de 25%. Face au phénomène de la mondialisation, ces coûts de protection sociale peuvent apparaître handicapants, d'autant plus qu'à la différence de la TVA ils ne sont pas déduits à l'exportation. Pour les industriels, comme c'est le cas pour les constructeurs automobiles, une délocalisation est motivée par une comparaison avec le total des coûts sociaux. Mais cette comparaison ne prend en compte que le gain à court terme et oublie trop souvent les conséquences pour l'avenir. En effet, lorsque des entreprises délocalisent une production, elles transfèrent également leurs technologies et savoir-faire sans droit de propriété. Ainsi, on «offre» gratuitement à des entités industrielles d'un pays étranger la possibilité de devenir un concurrent direct dans un avenir proche.

Au-delà des transferts d'activités, les entreprises peuvent également acheter leurs structures d'équipements dans des pays à bas coûts, sans tenir compte des conditions sociales et environnementales,

Face à cette concurrence mondiale, si des évolutions ne sont pas apportées, le modèle français ne peut que périlcliter. Ce danger est d'autant plus criant qu'il est alimenté par les discours idéologiques de certains dirigeants d'entreprises, et par les chantages de l'ultralibéralisme, qui accusent systématiquement de tous les maux le taux d'imposition et les charges du travail. Si, sur certains aspects, le débat sur la fiscalité mérite d'être mené, d'un point de vue social, n'oublions pas que la conséquence directe de ce phénomène est rien moins que l'augmentation sensible des inégalités et de la pauvreté en France.

Pour éviter ce scénario néfaste, FO Métaux propose de mettre en œuvre plusieurs mesures :

- Rétablir des conditions identiques de concurrence entre les pays en matière d'environnement (taxe carbone, réglementation des produits chimiques, etc.)
- Soutenir l'exportation par des mesures fiscales ;
- Informer le consommateur-citoyen sur les conséquences indirectes de ses achats ;
- Établir une réelle traçabilité (pays de la conception et du montage) sur chaque produit industriel, comme cela est réalisé pour certains aliments comme la viande ;
- Amplifier l'obligation du recyclage dans le cadre du développement durable.

Une autre piste envisageable consisterait à revoir éventuellement la fiscalité des entreprises. Le sujet est complexe mais mérite d'être débattu. À titre d'exemple, les sociétés qui tiennent compte du développement durable dans leurs activités, y compris pour l'emploi, pourraient bénéficier de compensations attractives telles qu'un impôt négatif pour les bâtiments et les investissements respectueux de l'environnement. La problématique environnementale, qui impose une nouvelle stratégie industrielle globale, peut apparaître comme un moyen d'insuffler une dynamique à long terme.



III- Nos propositions pour rétablir une concurrence loyale dans le cadre du développement durable

1. Sur les importations et les transports

La lutte contre le réchauffement climatique, notamment par le biais d'une fiscalité écologique, peut tout à fait accompagner le rétablissement d'une concurrence loyale entre les différents pays industriels. Pour y parvenir, en premier lieu, il serait souhaitable

d'instituer une TVA environnementale ou une «taxe carbone» pour l'ensemble des produits importés, et plus particulièrement ceux venant de pays n'ayant aucune contrainte environnementale.

Dans le même ordre d'idées, il nous semble opportun de taxer équitablement tous les transports internationaux, à l'image des transports intérieurs. Cette taxe pourrait s'articuler autour de la quantité de kérosène utilisée par les avions ou la quantité de fioul pour les transports maritimes. Les sommes récoltées serviraient à financer la R&D sur les nouveaux combustibles et les économies d'énergie.

D'autre part, concernant les transports maritimes, des mesures doivent également être prises pour éviter que certaines entreprises européennes ne fassent appel à des armateurs peu scrupuleux. Dans ce cadre, une réglementation sur l'état des navires transportant des marchandises sur notre continent doit être définie, notamment avec l'obligation de se doter d'une double coque. Ces navires devraient également avoir obligation de dégazer à leur arrivée en Europe. Outre qu'elles écarteraient les transporteurs peu coûteux car peu fiables sur les questions de sécurité, ces règles auraient pour conséquence non négligeables d'éviter des catastrophes écologiques comme nous en avons connues par le passé.

En proposant ces réglementations, FO Métaux ne fait que suivre le principe du «pollueur payeur» prôné par de nombreux responsables politiques. Cette logique implique une assurance obligatoire et contrôlée pour tout moyen de transport passant sur le territoire terrestre, aérien et maritime pour couvrir la pollution et les éventuelles catastrophes écologiques.

2. Sur le plan sociétal

À l'heure où se développe de plus en plus une prise de conscience du consommateur sur les conséquences indirectes de ses achats, il semble urgent de lui octroyer des outils susceptibles de faire de lui un véritable «acteur» dans ce domaine. Pour y parvenir, l'information sur la provenance de l'ensemble des produits mis en vente reste le meilleur moyen. Ces indications mises à sa disposition devraient concerner la provenance géographique de la conception et de la fabrication du produit ainsi que, pour certains secteurs, la répartition de sa valeur ajoutée entre le producteur, le transformateur et le commerçant. Le bilan carbone, de la conception au recyclage, ainsi que son taux de recyclage réel devraient également figurer sur chaque produit mis en vente. Un tel projet impliquerait, bien évidemment, la mise en œuvre d'une véritable filière de récupération et de suivi des déchets. Ce dossier représente un chantier important et des infrastructures d'envergure mais, surtout, des dizaines de milliers d'emplois à la clef.

Pour aller plus loin, le bilan et l'empreinte carbone de chaque produit pourraient également être utilisés pour fixer une TVA environnementale, y compris pour les produits et services importés. En agissant ainsi, les producteurs les plus respectueux de l'environnement se verraient avantagés fiscalement.

Informers les consommateurs des réalités sociales et environnementales qui précèdent leurs achats permettrait non seulement de lancer une dynamique éthique dans la production des entreprises, mais répondrait de plus à une demande croissante de transparence au sein de la population. **Cette nouvelle traçabilité pourrait être accompagnée d'une campagne publicitaire institutionnelle** avec des slogans porteurs comme : «Je consomme les produits près de chez moi pour le développement durable» ou «Je

suis un consommateur actif, je m'informe sur l'impact environnemental avant d'acheter». Cet argument marketing pourrait être repris par les entreprises elles-mêmes, leur offrant ainsi des perspectives économiques intéressantes. D'ailleurs, à plus long terme, une sensibilisation des managers durant leur formation sur les conséquences sociales et environnementales de leurs décisions stratégiques serait également fort souhaitable.

3. Sur le plan financier

Comme nous l'avons suggéré dans notre Livre blanc, nous réitérons notre revendication en faveur de la création d'une «banque de développement industriel» à statut mixte. Celle-ci regrouperait, avec des niveaux et des responsabilités variables, l'ensemble des acteurs concernés (l'État, le secteur privé, les syndicats, les régions, les banques, etc.) et serait alimentée, entre autres, par des financements d'État, régionaux, privés et du secteur mutualiste. L'objectif de cette banque serait de venir en aide aux entreprises en difficulté sans être animées, comme les banques traditionnelles, par une stricte logique de profit. Ses missions seraient de préserver les sites et les emplois en France. De plus, une telle structure pourrait permettre de lutter contre les fonds de pensions et les fonds souverains étrangers qui rachètent trop souvent des entreprises françaises pour les liquider peu de temps après, en raflant au passage leur savoir-faire et leurs technologies.

Afin de favoriser la R&D des entreprises, nous revendiquons également le renforcement de la protection de la propriété industrielle ainsi que la défiscalisation du développement de la production lorsqu'elle est réalisée sur un site français. Cette dynamique permettrait un bien meilleur retour sur investissement et encouragerait le développement des nouvelles technologies. Comme nous l'avons maintes fois répété, inciter fiscalement les grands groupes à consacrer un pourcentage de leur chiffre d'affaires à la recherche permettrait de préparer plus sereinement les défis technologiques à venir.

Il nous semble également essentiel de développer les pôles de compétitivité, notamment en les ouvrant davantage aux PME en coordination avec l'aménagement du territoire et les grands donneurs d'ordres. Toujours pour accroître l'activité des PME, nous revendiquons qu'un pourcentage de l'ensemble des appels d'offres, publics et privés, leur soit réservé. Cette mesure représenterait une formidable opportunité pour favoriser l'économie locale.

La création de filières industrielles pour coordonner la recherche, les avances financières, la formation et l'aménagement du territoire, serait également un atout efficace.

4. Sur le plan social et industriel

De même que la défense du système bancaire a donné lieu à plusieurs plans de «soutien» au début de la crise économique, *l'avenir de l'industrie nécessite une véritable mobilisation des pouvoirs publics*. Comme cela a été fait pour les actifs «toxiques» des banques, les sociétés fragiles pourraient être regroupées au sein d'une entité afin de les rendre viables, seules ou en les intégrant à des tissus économiques régionaux. Cette mesure d'envergure éviterait à de nombreux salariés d'être licenciés et protégerait les entreprises des acquisitions hostiles.

Par ailleurs, dans le but de rééquilibrer nos échanges commerciaux, il semble urgent de développer les exportations tout en respectant les règles de l'OMC. En effet, le déficit commercial français annuel en juillet 2009 s'élevait à près de 52 milliards d'euros. Ce déficit correspond à 15 milliards de manque à gagner en matière de protection sociale pour une année. Les échanges commerciaux concernant pour 80% des produits, et seulement 20% des services, c'est bien la problématique industrielle qu'il convient de prendre en compte. Pour y parvenir, FO Métaux revendique la mise en œuvre d'un plan national de développement durable de l'industrie. Celui-ci passerait notamment par un état des lieux des industries à développer, à créer ou à réintroduire sur le territoire ; le développement de ces industries, y compris par le biais des PME, avec l'aide des grands groupes et des Régions ; la mise en place de réseaux territoriaux pour maintenir ou développer les activités industrielles ; ainsi que des mesures pour attirer de nouvelles entreprises dans le cadre d'un plan d'aménagement du territoire avec l'appui de tous les acteurs économiques (politiques, associations, syndicats, organismes de formation, etc.)

5. Sur les externalisations et les délocalisations

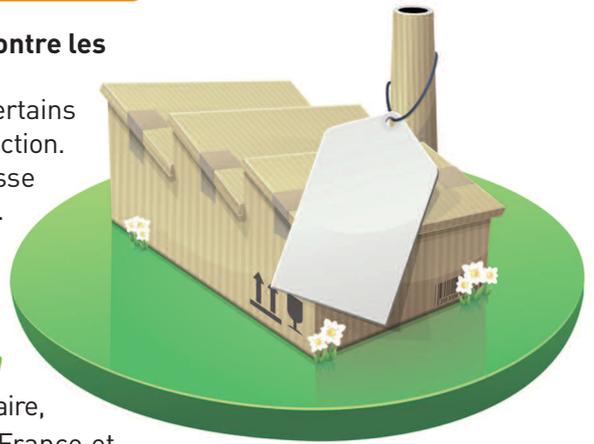
L'une des priorités de notre organisation est de lutter contre les externalisations et les délocalisations.

Un conformisme intellectuel malsain s'est imposé chez certains dirigeants d'entreprises concernant la question de la production. Dans leur course au profit, la réduction des coûts passe désormais trop souvent avant les enjeux industriels. Cette vision se base souvent sur de fausses évidences et, surtout, sur un *argumentaire mensonger*.

Les pouvoirs publics doivent combattre avec vigueur *ceux qui prétendent que délocaliser une production protège les emplois restant sur le territoire*. Au contraire,

ce phénomène augmente les coûts fixes des emplois en France et accélère les autres délocalisations, y compris pour des postes très qualifiés.

Le secteur automobile en est la preuve : longtemps, les constructeurs ont prétendu que les usines ouvertes à l'étranger devaient servir à conquérir de nouveaux marchés. En réalité les véhicules produits par des mains-d'œuvre extérieures sont finalement vendus sur le marché français, alors qu'au même moment certains sites hexagonaux ne tournent qu'à 40% de leur capacité.



Des dirigeants prétendent aussi que les pays à «bas coûts» ne réalisent que des produits à faible valeur ajoutée mais que les activités de haute technologie restent dans les pays développés. Or, ce n'est plus vrai depuis plusieurs années. Les emplois qualifiés sont délocalisés de plus en plus fréquemment. Une seule preuve : l'Inde forme désormais 350 000 ingénieurs par an contre 300 000 pour l'Europe. Avec les transferts de technologie, la répartition mondiale du travail est un leurre ! De plus, lors d'une délocalisation, c'est tout un savoir-faire que l'on abandonne et qui ne reviendra plus sur notre sol. La recherche et le développement de la production concernée se retrouve fragilisée, au point d'être parfois elle aussi délocalisée. Pour être efficace, le développement industriel a besoin de la proximité de la production, notamment pour les mises au point et les améliorations. Plusieurs groupes internationaux, à l'image de Boeing, s'en sont d'ailleurs rendu compte puisque après avoir longtemps mené une politique de sous-traitance internationale, ils préfèrent désormais rapatrier certaines productions sur leur territoire.

Combattre les projets à court terme qui pénalisent l'intérêt général et, à terme, l'entreprise elle-même, doit être une priorité. Notre organisation se félicite des aides apportées par l'État aux entreprises industrielles, **mais il est primordial que ces aides soient conditionnées au maintien de l'emploi et des technologies en France.**

6. Sur l'automobile «propre»

FO Métaux s'est mobilisé pour que les pouvoirs publics et les responsables industriels entreprennent d'urgence une réflexion sur l'avenir de la filière automobile dans la perspective du développement durable. Il existe pour le marché national des défis à relever dès aujourd'hui. En premier lieu, face à la préoccupation du «bilan carbone», la production de proximité du marché peut s'avérer le début d'une réponse. Si les véhicules vendus en France sont également fabriqués sur notre sol, la pollution due aux transports de ces marchandises sera réduite en conséquence.

D'autre part, la question du recyclage des véhicules doit être étudiée très sérieusement. À l'heure actuelle, aucune stratégie d'ensemble n'est déployée en ce sens. Que deviennent les voitures en fin de vie ? Des déchets. *Développer une véritable filière de recyclage en France et s'assurer que les composants des véhicules seraient en quasi-totalité recyclés représente un potentiel de croissance économique et d'emploi non-négligeable*. Mais une telle perspective demande une volonté politique. Car recycler efficacement des matériaux nécessite une véritable «traçabilité», avec des normes établies. Ainsi, les véhicules arrivant sur le territoire devront impérativement répondre à ces normes sous peine d'être refusées.

C'est pourquoi notre organisation revendique :

- Une politique d'aides aux productions sur le territoire national supérieure à celles octroyées aux entreprises qui produisent à l'étranger ;
- Des aides européennes en synergie avec les aides automobiles nationales ;
- Des réglementations sous forme de taxes ou d'aides pour favoriser les productions respectueuses de l'environnement ;
- L'augmentation de la prime sur les véhicules les moins polluants en CO2 ;
- La limitation des aides publiques nationales pour les véhicules importés ou réimportés détectés à travers la traçabilité ;
- Une réglementation sur les mentions obligatoires et l'étiquetage pour mettre en valeur les niveaux d'émission, lieux de production et degré de sécurité ;
- Le durcissement des normes en matière de sécurité et fiabilité des équipements pour privilégier les productions de qualité ;
- L'établissement du bilan carbone de chaque famille de véhicules produits, ce qui suppose la traçabilité des produits pour tous les véhicules ;
- La mise en place d'une filière automobile complète, de la matière première à la récupération totale, incluant tous les véhicules (légers, utilitaires, bus, poids lourds, etc.) ;
- Une stratégie permettant la conception et la production des véhicules 100 % recyclables et effectivement recyclés ;
- Des aides au recyclage des véhicules (aide en fin de vie du véhicule pour les entreprises qui y participent), en visant le véhicule 100 % recyclé.

7. Sur le «Grenelle de l'environnement»

Le gouvernement a affirmé à maintes reprises que le «Grenelle de l'environnement», organisé en octobre 2007, serait créateur d'emplois. Pour le rendre plus efficace, un plan de développement de l'ensemble des productions en France doit être élaboré avec tous des acteurs concernés. Après avoir créé les conditions financières de sa mise en œuvre, ce plan devra par la suite être décliné par filière. Il devra notamment permettre de :

- Construire les structures et les coopérations entre tous les acteurs concernés pour sa mise en œuvre ;
- Donner au comité d'entreprise, au CHSCT et aux organisations syndicales les moyens de suivre le développement durable des entreprises, y compris en proposant des solutions alternatives ;
- Définir le rôle des instances pour la formation et la GPEC dans les entreprises ou les bassins d'emploi en référence aux stratégies de branches ou de filières industrielles ;
- Permettre à des représentants syndicaux de siéger dans toutes les structures régionales, nationales, européennes ou mondiales pour défendre l'intérêt des salariés ;
- Définir des règles spécifiquement françaises compatibles avec les règles internationales ;
- Favoriser la récupération et le recyclage de l'ensemble des produits manufacturés sur le territoire.



8. Sur la fausse accusation de protectionnisme

Lorsque nos détracteurs se trouvent à cours d'arguments pour contester nos thèses et démonstrations, arrive alors l'accusation de protectionnisme, qui prétend reléguer nos idées au rang d'affirmations nationalistes et passéistes. Pire, défendre vraiment notre industrie, à grand renfort d'analyses et de propositions, reviendrait à défendre l'idée d'un repli sur soi, d'une fermeture, donc d'une réduction des échanges, d'une baisse de croissance et finalement d'une crise économique sans précédent. Nous serions donc des irresponsables. Or, *nous ne prôtons nullement le protectionnisme*. Nous demandons :

- Des règles équitables pour tous, notamment en matière sociale et fiscale ;
- La prise en compte du financement de notre protection sociale, au regard des pays qui n'en ont pas et qui ne sont pas des modèles de progrès social pour nous ;
- Le soutien de la part de notre État aux entreprises qui investissent en France, dans le respect des réglementations européennes et internationales ;
- Une conscience nationale plus marquée de la part de nos élites, qui manient la contradiction avec un peu trop d'aisance : on demande l'intervention minimale de l'État quand tout va bien, au nom de grands principes économiques, et ces principes disparaissent bizarrement aux premières vraies difficultés quand l'État est prié de payer (sans poser trop de questions ni demander trop de contreparties !) ; on fait peu cas de l'emploi en France par facilité, mais on sait solliciter le vote des ex-salariés, appelés régulièrement aux urnes ;
- Une attention portée sur ce que font les autres grands pays industriels. En l'occurrence, ils défendent, en cette période de crise, leur industrie nationale et leurs emplois nationaux. Le cas de l'Allemagne est particulièrement probant. Pourtant, elle n'est pas accusée de pratiquer un protectionnisme débridé, pas plus que le Japon ni les États-Unis ;
- Une réflexion pour contraindre les grands groupes à privilégier la sous-traitance locale, comme le fait également l'Allemagne depuis toujours.



Conclusion : L'avenir industriel commence aujourd'hui

Durant de trop nombreuses années, les politiques menées aux niveaux mondial, européen et français, ont souvent laissé faire l'ultralibéralisme. Les groupes internationaux, les grandes compagnies d'assurances et les banques, pour qui le profit passe avant l'intérêt général, sont les premiers responsables de la crise économique que les salariés continuent de subir. Face à ces enjeux, cette passivité ne peut plus être de mise. Le défi du changement climatique, avec ses nouvelles règles, doit pousser tous les acteurs économiques à réfléchir sur la réalité industrielle de demain. Plutôt qu'une contrainte, ce défi peut

représenter une opportunité de développer notre industrie si l'on sait mettre en œuvre les outils nécessaires. La France s'est engagée à réduire de 20 % ses émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020, voire 30 % en cas d'accord international. Avec de tels objectifs, c'est tout notre modèle de production qui se verra bouleversé. En tant qu'organisation syndicale responsable, FO Métaux se refuse à n'être qu'un simple spectateur des changements qui s'opèrent. En tant que défenseurs des intérêts des salariés et de leur protection sociale, nous ne laisserons pas cette évolution se faire sans prendre en compte les problématiques de l'emploi et des sites industriels. Notre organisation continuera dans les années à venir à être force de proposition, avec l'ensemble des acteurs, à chaque étape du processus. *Les mesures que nous avons énumérées dans ce document représentent des opportunités de conjuguer préoccupations environnementales, croissance économique et intérêt social. N'est-ce pas cela le développement durable ?*



Janvier 2010

Ce document a été imprimé sur du papier 60% recyclé 40% FSC

Crédits photos : Fotolia Conception-réalisation : www.graphicdesign.fr Impression : Euro-Print



FEDERATION FO DE LA METALLURGIE

9 rue Baudoin - 75013 Paris - Tél. : +33 (0)1 53 94 54 00 - Fax : +33 (0)1 45 83 78 87 - contact@fo-metaux.fr
www.fo-metaux.org