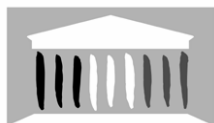


Document
mis en distribution
le 18 janvier 2007



N° 3535

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DOUZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 20 décembre 2006.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

tendant à la création d'une commission d'enquête chargée d'examiner les causes et les conséquences du plan de licenciements annoncé par la société WAGON AUTOMOTIVE,

(Renvoyée à la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

PRÉSENTÉE

PAR MM. JEAN-CLAUDE SANDRIER, François ASENSI, Gilbert BIESSY, Alain BOCQUET, PATRICK BRAOUEZEC, Jean-Pierre BRARD, Jacques BRUNHES, Mme Marie-George BUFFET, MM. André CHASSAIGNE, Jacques DESALLANGRE, FRÉDÉRIC DUTOIT, Mme Jacqueline FRAYSSE, MM. André GERIN, Pierre GOLDBERG, Maxime GREMETZ, Georges HAGE, Mmes Muguette JACQUAINT, Janine JAMBU, MM. Jean-Claude LEFORT, François LIBERTI, Daniel PAUL, MICHEL VAXÈS⁽¹⁾,

députés.

(1) constituant le groupe des député-e-s communistes et républicains.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

Le 17 novembre 2006, le groupe multinational d'équipement automobile WAGON AUTOMOTIVE annonçait de Birmingham (Grande-Bretagne) un plan de restructuration touchant nombre de ses unités en Europe, entraînant 900 suppressions d'emplois réparties sur les sites de Belgique, France, Allemagne et Grande-Bretagne, 581 emplois seraient supprimés dans notre pays.

Cette décision qui touche plus de 12 % de l'effectif total du groupe WAGON AUTOMOTIVE, se traduit sur le site de Saint-Florent-sur-Cher par la suppression de 134 emplois sur un effectif actuel de 215.

C'est un drame humain, un drame social et économique, un drame territorial, mais c'est aussi un gâchis de compétences, de savoir-faire sacrifiés sur l'autel de la rentabilité financière.

UN PEU d'HISTOIRE

Le Groupe WAGON AUTOMOTIVE a atteint près de 8 000 salariés il y a peu, après l'acquisition du groupe OXFORD AUTOMOTIVE, le 21 février 2006 devenant ainsi le cinquième équipementier automobile du marché européen générant un chiffre d'affaire de 1,2 milliard d'euro.

Au sein de ce groupe, l'entreprise de Saint-Florent-sur-Cher produit essentiellement des structures de voitures (châssis, intérieur de portières...).

Cette entreprise de Saint-Florent-sur-Cher a fait l'objet de rachats et de reprises qui auraient pu fragiliser la qualité de la production, ce qui n'a pas été le cas. En un peu moins d'un quart de siècle, l'entreprise de Saint-Florent-sur-Cher a changé six fois de propriétaires, dans le cadre de choix où le critère financier a souvent été plus déterminant que l'intérêt industriel.

En 1982, cette société qui se dénommait AUBRY est reprise par le groupe industriel public USINOR. En 1986, lors d'une

vague importante de privatisations, l'entreprise de Saint-Florent-sur-Cher est sortie du pôle public et cédée, quasiment au franc symbolique, au groupe ARBEL COFIMETA en 1987.

En 1997, le groupe COFIMETA est repris par VALFOND, qui lui-même revend, deux ans plus tard, sa branche automobile au groupe multinational OXFORD AUTOMOTIVE États-Unis.

En 2003, OXFORD AUTOMOTIVE États-Unis fait faillite et tombe sous le coup du chapitre 11.

Les actionnaires principaux remettent alors leurs avoirs dans le groupe OXFORD AUTOMOTIVE Europe, dont le siège était au Danemark, qui, lui, n'est pas frappé par la fin d'activité.

LES CONSÉQUENCES de L'INTÉGRATION des GROUPES

L'accord du 21 février 2006 signé entre les groupes WAGON AUTOMOTIVE et OXFORD AUTOMOTIVE en vue de la constitution d'un seul groupe d'équipement automobile s'explique également par l'accès à la Bourse de Londres, WAGON y étant côté.

L'une des questions à laquelle devrait pouvoir répondre la commission d'enquête est de déterminer les conséquences de cette entrée sur les marchés financiers et son corollaire, la recherche de dividendes accrus pour les actionnaires.

QUELLE STRATÉGIE INDUSTRIELLE et FINANCIÈRE ?

Si personne ne nie les difficultés de l'industrie d'équipement automobile, il serait extrêmement intéressant d'en définir toutes les causes et de comprendre les grandes restructurations en cours.

WAGON AUTOMOTIVE poursuit en effet une stratégie industrielle essentiellement basée sur le redéploiement vers l'Europe de l'Est et l'Extrême-Orient, et suscite la création de sous-traitants issus du groupe, pour imposer des prix plus bas.

C'est pourquoi, en même temps que le groupe WAGON AUTOMOTIVE supprime 900 emplois en Europe occidentale,

il a organisé la création de la société SONAS qui reprend cinq sites (3 en France et 2 en Grande-Bretagne).

Cette société SONAS, créée pour une petite partie, avec des fonds provenant des actionnaires majoritaires de WAGON AUTOMOTIVE, sera donc un sous-traitant contrôlé par le « Groupe originel » .

Ainsi, le groupe WAGON AUTOMOTIVE organise le double mouvement délocalisation (vers les pays à bas coûts salariaux) et d'externalisation des productions permettant d'isoler des pertes.

Ce double mouvement a des conséquences globales sur les hommes et les territoires, qui sont dévastatrices.

D'autre part, les relations entre les donneurs d'ordre que sont les constructeurs automobiles et les équipementiers sont au cœur de la problématique à éclaircir.

UNE RESPONSABILITÉ SOCIALE et TERRITORIALE de L'ENTREPRISE et UNE EXIGENCE de BONNE UTILISATION des FONDS PUBLICS.

Dans le cadre d'un plan de formation, l'entreprise de Saint-Florent-sur-Cher – qui appartenait alors à OXFORD AUTOMOTIVE – a bénéficié en 2004 et 2005 d'aides publiques à hauteur de 1 million d'euro (formation professionnelle qualifiante).

Tant des salariés que des citoyens sont aujourd'hui interrogatifs sur l'utilisation de ces fonds qui n'ont pas été intégrés dans une obligation, si ce n'est de développement, au moins de maintien de l'emploi sur le site. Le remboursement de tout ou partie de ces fonds publics est une demande légitime face aux annonces de suppressions d'emplois.

D'autre part, dans son plan de restructuration, le président du groupe a annoncé que WAGON AUTOMOTIVE consacrerait 90 millions d'euro environ, à la mise en œuvre de ce plan.

Ces fonds (en moyenne 100 000 euros par suppression d'emploi) doivent servir d'abord à l'emploi.

C'est en ce sens que les salariés et les élus du bassin de Saint-Florent-sur-Cher ont appelé à la responsabilité sociale et

territoriale du groupe WAGON AUTOMOTIVE. En aucun cas, ces fonds ne doivent être un « droit à licencier ».

Cette responsabilité sociale et territoriale des groupes multinationaux, et particulièrement dans le cas précis de WAGON AUTOMOTIVE, doit conduire celui-ci et les donneurs d'ordres que sont les constructeurs automobiles à assurer une charge de travail pour 2007 et 2008 et des conditions de vie et de formation dignes pour les salariés jusqu'à ce qu'ils retrouvent un emploi, ainsi que la reconquête d'activités industrielles, fortes des compétences et savoir-faire des hommes et des femmes de notre territoire.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

Article unique

- ① En application des articles 140 et suivants du Règlement, est créée une commission d'enquête de trente membres chargée d'examiner les causes et les conséquences du plan de licenciements annoncé par la société WAGON AUTOMOTIVE.
- ② À cette fin seront notamment examinées les demandes de rémunérations des actionnaires, les restructurations dans le secteur de l'équipement automobile par le biais des délocalisations et externalisations ; les conditions d'un exercice plein et entier de la responsabilité sociale et territoriale des groupes multinationaux.