

HYDROGENE MIRAGE OU MIRACLE ?



Depuis quelques semaines de fortes rumeurs couraient sur l'inauguration des sites d'Allenjoie et Bavans. En semaine 38, nous avons pu observer la décoration du Hall d'entrée, puis la remise en peinture de toute l'usine le vendredi 22 septembre. La direction ne regarde pas à la dépense pour refaire la décoration, mais traîne des pieds pour réparer ou améliorer les conditions de travail des opérateurs (luge Mulhouse, Fenwick Sochaux, roll pour conditionner les tubes au cintrage, tapis anti-fatigue, etc....) et ce malgré plusieurs accidents sur les postes concernés.

POURQUOI IL EST IMPORTANT DE MANIFESTER NOTRE INQUIETUDE : les fournisseurs automobiles craignent 500.000 pertes d'emploi en Europe, l'hécatombe dans l'industrie automobile thermique risque de laisser des séquelles profondes, alertent les économistes. Mais la transition écologique n'a pas qu'un coût économique, elle a aussi un coût social. Le passage au tout électrique dans l'automobile pourrait supprimer 500 000 emplois en Europe. Rien qu'en France, 100 000 emplois seraient concernés.

L'association européenne des fournisseurs automobiles juge que selon la trajectoire actuelle, 70% des postes seraient même perdus avant 2030.

Toute la filière de l'industrie automobile ne subira pas le même choc, l'arrêt programmé des moteurs thermiques verra leurs effectifs réduire drastiquement.

Depuis le début, dès la 1^{ère} annonce, nous sommes restés vigilants face à la stratégie économique de la direction. Au cours des différentes réunions que ce soit en centrale à Bavans où en établissement à Allenjoie, un grand nombre de questions ont été évoquées devant l'inquiétude des salariés et la production unique de réservoirs à hydrogène. Alors même que les prévisions de production restent très aléatoires (même si la direction annonçait des chiffres de production fantasmagorique lors des premières réunions). la direction nous parlait alors de 150.000 à 200.000 réservoirs. Est-ce ses chiffres qui ont été présentés aux dirigeants politiques pour aller quémander des subventions ?

L'IDÉE À LA CON
QUE LE GOUVERNEMENT
N'A PAS ENCORE EUE



UN DRIVE À PÔLE-EMPLOI

Pour obtenir une « transition douce », et garantir le maintien des emplois, nous revendiquons régulièrement l'obtention de nouveaux marchés dans l'échappement. Nous avons toujours été force de proposition en revendiquant par exemple la fabrication sur Allenjoie des châssis contenant les réservoirs à hydrogène. Ce qui pourrait aussi régler les

problèmes d'approvisionnement et de qualité souvent rencontrés. Nous trouvons la stratégie de Faurecia suicidaire de se séparer de l'activité échappement sans pour autant avoir l'équivalent en charge de travail dans l'hydrogène (pour occuper tous les salariés d'Allenjoie et Bavans).

AVENIR DE L'HYDROGENE : depuis le début, nous doutons fortement des chiffres prévisionnels de production de réservoirs à hydrogène annoncé par la direction. Selon les experts (S&P Global) les prévisions pour 2028 de production de véhicules VL + VUL (essentiellement) à pile hydrogène en Europe seraient de 18 257, pour 2029 35744 et pour 2030 72 827.

Le coût de l'électricité pour produire l'hydrogène, le déploiement et les coûts des infrastructures d'approvisionnement, les coûts des véhicules, (la Toyota Mirai est vendue plus de 70 000 euros) les contraintes techniques, comme la position dominante de la Chine dans la production de minéraux clés — comme l'iridium ou le scandium — nécessaire à la production d'hydrogène propre freineront le développement. Autre exemple en Allemagne premier pays à faire circuler ces trains (à hydrogène) de manière commerciale depuis août 2022, la technologie pose déjà question et un rapport préconise même son abandon. L'Allemagne a décidé pour ses prochaines commandes d'acheter des locomotives hybrides (batteries électriques et diesel) devant le surcoût engendré par les locomotives à

hydrogène (un coût global d'exploitation sur le long terme jusqu'à 80% plus élevé que l'utilisation du train hybride à batterie).

Aujourd'hui, une majorité d'experts s'accordent sur du temps long (2050), et un déploiement en 3 phases :

- 2020-2025 : Financer la recherche et développement et mettre en place des démonstrateurs pour la production et l'utilisation de l'hydrogène.
- 2025-2030 : soutenir la diffusion de cette technologie.
- 2030-2050 : Déploiement généralisé de l'hydrogène.



Les questions qui se posent sont : Est-ce que Faurecia sera en capacité de financer sur du long terme les pertes engendrées par le développement de l'hydrogène ? Quelle en sera la conséquence pour les salariés ? Où en est la recherche de partenaire et la part de ce dernier dans l'entreprise ?

POURQUOI ABANDONNER AUSSI RAPIDEMENT LE THERMIQUE ? de plus en plus de constructeurs font le pari des carburants de synthèse en espérant repousser jusqu'à 2050 les moteurs

thermiques. Les constructeurs allemands (ceux qui font la pluie et le beau temps à Bruxelles) développent les carburants de synthèse pour ne pas mettre en danger leur industrie automobile qui sera encore plus impactée que la France par l'arrêt des moteurs thermiques.



Qui dit moteur thermique dit pot d'échappement, mais Faurecia est en train de délocaliser la production de l'échappement pour faire de la place pour l'hydrogène. Que deviendront les salariés de l'échappement quand leurs postes seront

supprimés ?

Les 1^{ers} licenciements économiques ont été annoncés par la direction aux prototypes, il paraît que certains salariés ne répondaient pas aux qualifications sur les postes disponibles que ce soit dans l'échappement ou à l'hydrogène. Sur Bavans, l'effectif va se réduire, on parle de 50 postes en moins par année sur les prochaines années.

AIDES PUBLIQUES : le fond du problème est là : l'Europe, l'état, la région, la communauté d'agglomération jouent également la carte de l'hydrogène en distribuant des millions d'argent public. Nos diverses interventions dans les médias et dans les instances ne déclenchent aucune réaction de la part d'une majeure partie des politiques, ils continuent de distribuer des subventions sans aucune contrepartie. Faurecia va en profiter pour délocaliser ce qui reste de son activité échappement, avec une grosse inquiétude pour le site de Messei. Les responsables politiques ont le devoir de demander des comptes, ce qu'ils ne font pas ou se font tout simplement endormir par les dirigeants de Faurecia.



Les dirigeants politiques distribuent des subventions par millions alors que dans le même dans leurs régions, circonscriptions, villes sont sinistrés et que cet argent manque dans les hôpitaux, les écoles, dans les services publics etc...

OU EN EST-ON AUJOURD'HUI ? nous ne reprochons pas à Faurecia d'investir dans la recherche de solutions à hydrogène nous leur reprochons de se séparer aussi rapidement de l'activité échappement. Depuis le début, nous réclamons également une feuille de route pour les 3 prochaines années (appelé PMT ou Prévisions Moyens Termes) que n'importe quel site industriel est capable de fournir. Mais le développement des véhicules à hydrogène est tellement imprévisible que les salariés ne savent pas quel sera leur futur (reclassement sur Magny -Vernois où Siedoubs comme cela a été envisagé pour des salariés de Bavans ou des protos ?). L'avenir nous le dira. La lutte contre le changement climatique est inséparable de la lutte contre les inégalités sociales, sociétales et territoriales.