



Déclaration CGT au Comité de Groupe Européen PSA du 21 mars, suite au rachat d'Opel-Vauxhall de PSA

Poissy, le 21 mars 2017

Si PSA and CO se félicitent du rachat d'OPEL-Vauxhall car cela va permettre au groupe de devenir le deuxième constructeur automobile européen, **la CGT s'inquiète pour l'avenir des salariés**. Ils ne doivent pas faire les frais de ce rachat en supportant les coûts de cette acquisition.

En effet, la CGT, est convaincue qu'un tel rachat devrait se concrétiser par le développement de la recherche et des innovations avec des investissements conséquents pour notamment travailler sur les motorisations actuelles et futures. De plus, un groupe comme PSA doit être porteur d'avancées sociales avec des augmentations de salaire, l'amélioration des conditions de travail, la sécurisation des contrats de travail, ou encore la réduction du temps de travail parce qu'il en a les moyens !

L'Etat présent dans le capital de PSA (à hauteur de 14%), doit prendre ses responsabilités pour que ce rachat soit facteur de progrès social et industriel pour l'ensemble des sites PSA et Opel.

Les craintes de la CGT :

Si nous nous appuyons sur des précédents. Historiquement, les rachats sont davantage basés sur une logique financière que sur le développement industriel. Trop souvent, ce sont les salariés qui payent les pots cassés de cette politique avec notamment les restructurations des services. C'est d'autant plus inquiétant plus de 17 000 emplois ont été supprimés en 4 ans dans le groupe PSA. Aussi, la direction n'aura sans doute, aucun scrupule à tailler dans les effectifs et suivre sa logique de casse sociale comme avec la mise en place des plans « Back in the race » puis « Push to Pass » de Carlos Tavares, des accords compétitivité qui en ont découlé. Depuis des années, les salariés subissent gel des salaires, dégradation des conditions de travail, flexibilisation, perte des droits sociaux...

Les documents remis par la direction sont totalement vides et pour cause :

- Un brouillard total sur le nombre et « le type » de salariés par pays. Il serait bien plus intéressant d'avoir en plus le nombre et le type d'employés par fonction et par pays rassemblés dans le même tableau. Ainsi, on aurait des données plus adéquates pour anticiper les effets des restructurations futures en fonction des pays.
- Aucune donnée sur le taux d'utilisation des équipements dans les différents sites OPEL, ainsi que sur les volumes prévu.
- Synergies PSA et OPEL : gains nets sur R&D et capacité d'investissement 450 millions d'euros. Au total, ce sont donc 1 550 millions d'euros de synergies passées ou prévues dans le futur. Alors que les versements des dividendes et aux rachats d'actions PSA

depuis 2005 jusqu'en 2017 représentent 2 204 millions d'euros. Une preuve de plus que ce sont les salariés qui paient la note alors que les actionnaires s'en mettent plein les poches.

- De manière générale, très peu de détail des économies possibles liées aux synergies de R&D et celles liées à la mutualisation des achats, des moyens de production dus à la mise en commun des plateformes.
- Les sites OPEL allemands vont renforcer l'ouverture du groupe vers l'Est. Cela signifie donc un impact sur les sous traitants français car PSA aura l'opportunité de réduire ses coûts en logistique.
- PSA se pose en sauveur d'OPEL qui affichait 300 millions de pertes sur 2016, mais on est loin du chiffre alarmant et colossal de 15 milliards d'euros de pertes depuis les années 2000 qu'ont du subir les salariés de GM. La situation n'est donc sans doute pas si dramatique que cela chez Opel.
- Le volet social ne donne aucune garantie sur l'emploi, simplement l'application du plan « Back in the race » chez Opel qui s'est traduit chez PSA par un accord compétitivité et plus de 17 000 emplois supprimés en 4 ans etc.
- Au-delà des belles phrases dans ce document il manque un véritable plan industriel pour le groupe PSA-OPEL :
 - On ne sait pas comment la production des véhicules sera faite ?
 - Avec quel volume ?
 - Avec quels emplois ?
 - Quel investissement ?

A titre d'exemple, ces 7 véhicules hybrides et ces 4 électriques, où seront-ils produits ? Sur quelle plateforme ?

De plus, au vu des enjeux sur l'emploi, que ce soit dans le groupe mais aussi dans toute l'industrie automobile en Europe, la CGT demande une expertise indépendante pour permettre aux organisations syndicales d'avoir les réponses que vous refusez de nous donner et que nous puissions défendre l'intérêt des salariés et non pas celui de PSA.

Avec les données présentées par la direction, qui se contente de fournir de grandes lignes sans aucune garantie notamment sur le maintien de l'emploi, la CGT s'abstiendra.