

## Collecte de solidarité avec les salariés de GM&S

# Soutenons les 277 salariés de GM&S En lutte pour sauver leurs emplois

Les 277 salariés de l'équipementier sous-traitant GM&S sont en lutte depuis plusieurs mois contre la fermeture de leur usine de La Souterraine, dans la Creuse. Spécialisée dans l'emboutissage de petites pièces pour l'industrie automobile, l'entreprise a pour clients principaux PSA et Renault. Ayant connu plusieurs reprises ces dernières années, elle est tombée en 2014 entre les mains d'un véritable patron voyou qui a encaissé des aides de l'Etat (1 million d'euros de Crédit d'Impôt Compétitivité Emploi plus 1 million d'euros de Pôle Emploi pour du chômage partiel).

Mais il n'a rien investi dans l'usine et n'a pas assuré le carnet de commandes. Et comme pour les 6 autres entreprises qu'il a rachetées, on se dirige droit vers la liquidation de GM&S ! L'entreprise a été placée en redressement judiciaire en décembre 2016 et le tribunal de commerce de Poitiers doit se prononcer le 23 mai sur la liquidation éventuelle.

Depuis 6 mois, les salariés se mobilisent. Ils ont bloqué les sites PSA de Poissy et Renault du Mans car les deux constructeurs français sont les principaux clients de GM&S et peuvent largement empêcher les licenciements en assurant un carnet de commandes à l'usine. **C'est qu'avec 3,5 milliards d'euros de bénéfices pour Renault en 2016 et 2,2 milliards pour PSA, le comportement des deux constructeurs est inadmissible : lors de la réunion organisée à La Souterraine la semaine dernière, aucun des responsables des constructeurs n'avait de mandat pour négocier quoi que ce soit !**

Comble de la situation, Renault qui avait, depuis plusieurs années, peu à peu « sourcé » les pièces produites à GM&S dans d'autres sites (notamment en Italie et au Brésil) s'est retrouvé bloqué, suite à un mouvement de grève au Brésil. Il a alors fait appel à GM&S il y a quelques semaines : les salariés ont fourni des pièces une première fois en gage de « bonne foi ». Mais quand Renault a réitéré sa demande tout en ne prenant aucun engagement sur une charge de travail dans les années à venir, c'est le négociateur mis en place par le mandataire judiciaire qui a, à juste titre, refusé d'en fournir de nouvelles !

Devant le cynisme de la part des constructeurs et la trop faible implication du gouvernement sur ce dossier, les salariés ont décidé de médiatiser leur situation en procédant à la découpe d'une machine-outil et en installant des bonbonnes de gaz sur le site.

Une manifestation nationale a eu lieu pour les soutenir mardi 16 mai dans la Creuse. Elle a réuni plus de 2000 personnes, notamment des salariés de PSA et de Renault (une délégation d'élus de la CGT-Lardy y était présente).

Leur lutte est symptomatique du lien entre la plupart des PME et les grandes entreprises « donneurs d'ordres ». Avec 75 milliards d'euros de bénéfices en 2016 pour les entreprises du CAC40, avec 56 milliards d'euros de dividendes versés en 2016 par ces mêmes entreprises, il est inadmissible que des centaines de licenciements se profilent à la Souterraine, comme pour les centaines de licenciements envisagés dans d'autres secteurs. Quelles perspectives seraient envisageables pour ces salariés dans ce département déjà sinistré au niveau des services publics ? Le chômage ou un déménagement à des centaines de kilomètres de chez eux ?



**Face aux frais que les salariés de GM&S doivent engager pour leur lutte (notamment les frais de car, etc.), ils appellent également à solidarité financière. Nous organisons ce midi une collecte à la descente de la cantine. Soutenez-les en versant votre contribution.**



## 2x8 élargi et travail de nuit à Lardy

Avec des délais toujours plus courts et un nombre de salariés qui est loin d'être au niveau des années 2000, les « *task-forces* » deviennent de plus en plus nombreuses. Certaines comme à la DEA-TVF se finissent, comme à 2 reprises depuis le début de l'année, par la mise en place en urgence de 2x8 élargis ainsi que du travail de nuit.

Les salariés pâtissent une nouvelle fois des choix économiques de ces dernières années. La direction insiste sur le fait qu'il s'agit de volontariat mais qu'est-ce que le volontariat dans un système qui ne met en avant que des promotions individuelles pour « *valoriser* » l'investissement professionnel ?

La mise en place de cette organisation ponctuelle n'avait en plus pas de cadre légal. La direction tente maintenant d'en apporter un pour les futures « *crises* ». C'est ainsi qu'elle a convoqué un CHSCT lundi 15 mai sur le sujet.

La procédure qui pourrait s'appliquer en cas de « *mise en danger d'un projet* » n'est pas dans la demi-mesure : Mise en place de 2x8 élargi 6 jours sur 7 avec un total de 48 heures hebdomadaires (maximum légal) ainsi que la mise en place de travail de nuit.

Cette procédure pourrait s'appliquer une semaine et être renouvelée une fois par *task-force*.

Après avoir écouté les salariés du secteur notamment lors de 20 min de pause organisées la semaine dernière au L38, nos questions étaient nombreuses. A la fois sur des questions de sécurité et sur l'aspect légal d'une telle mesure.

Nous avons eu certaines réponses en séance de CHSCT comme la garantie que le médecin sera informé des salariés travaillant de nuit pour s'assurer qu'il n'y a pas d'incompatibilité.

Mais d'autres questions sont restées sans réponse. Notamment sur l'obligation d'avoir des avenants au contrat de travail pour du travail de nuit et en 2X8 même de façon ponctuelle. Et cela s'applique aux salariés Renault comme aux salariés sous-traitants.

L'augmentation de la charge est en train d'arriver sur le site dans bien d'autres secteurs avec tous les difficultés que cela entraîne. Travail en 2x8, travail lors des RTT collectifs, travail les jours fériés, délais de prévenance ultra-courts. Des dérives aussi sur le délit de marchandage : ainsi, dans plusieurs secteurs, des salariés Renault redémarrant des bancs tenus par des sous-traitant ou inversement.

N'hésitez pas à nous contacter en cas de doute sur vos droits. Le travail en dehors de vos horaires habituels peut, par exemple lors d'un accident de trajet, se retourner contre le salarié si le cadre de celui-ci n'est pas officialisé.

Pour que le fonctionnement en *task-force* ne devienne pas une généralité, il est urgent d'avoir des embauches supplémentaire ainsi que les moyens de travailler convenablement.

**Pour la CGT c'est bien aux machines et à l'organisation du travail à s'adapter à l'Homme et pas le contraire. L'ingénierie automobile n'est pas tombée aux dernières nouvelles dans le domaine des « *services d'utilité sociale* » (hôpitaux, pompiers...), rien ne justifie de travailler la nuit. Les méfaits sur la santé du travail de nuit ont été démontrés par de nombreuses études.**

## Le site de Lardy également touché par la cyber-attaque

Plusieurs secteurs ont été touchés par la cyber-attaque « *Wannacry* » à Lardy. Particulièrement les bancs moteurs (au PIM, au L39-40, au râteau) mais aussi certains bancs à rouleaux.

Il serait intéressant de savoir pourquoi Renault a été particulièrement impacté par ce virus qui a circulé partout dans le monde. En Grande-Bretagne, les hôpitaux publics ont été touchés et certains ont pointé du doigt les conséquences des coupes budgétaires dans ce secteur (et donc l'absence de mises à jour coûteuses des systèmes d'exploitation des ordinateurs). Est-ce la même situation chez Renault ?

En tout état de cause, ce virus a eu un impact non négligeable sur les essais réalisés à Lardy pendant plusieurs jours. Pour les projets dont les jalons ou les homologations approchent, cela apporte encore plus de stress sur les équipes. La solution, ce n'est pas d'essayer de rattraper le retard induit par ce blocage en travaillant plus (en 2x8, en élargissant les horaires) ou en travaillant moins bien. La solution de bon sens, c'est de décaler ces jalons de quelques jours ou semaines pour que les salariés n'aient pas à pâtir une fois de plus de retards sur lesquels ils n'ont aucune prise.