

Des usines en lutte contre le prétexte de la chute du Diesel

La chute des ventes de véhicules Diesel en Europe (notamment en France) sert de prétexte au patronat du secteur automobile pour préparer une nouvelle restructuration qui menace des milliers d'emplois en France et dans d'autres pays.

Les nouvelles menaces sur l'emploi sont-elles une fatalité ou la chute des ventes des Diesel (au profit des Essence, hybrides et électriques) n'est-elle pas plutôt un prétexte ?

Une question d'importance d'autant plus que des salariés directement concernés ont commencé à entrer en lutte, comme ceux des fonderies (alu et fonte) du Poitou.

Les technologies changent, pas les méthodes d'exploitation...

Les dirigeants des grandes entreprises du secteur font passer dans les médias (comme une lettre à la poste...) que la mutation qui s'enclenche dans l'automobile conduit « naturellement » à des suppressions d'emplois. Les journaux télévisés reprennent comme une évidence le discours des dirigeants de Volkswagen qui annoncent 5000 à 7000 suppressions d'emplois d'ici 2025.

Malgré cela, les constructeurs européens visent toujours des ventes aux environs de 15 millions de véhicules par an sur le Vieux Continent. Pourtant, le foisonnement technologique (concernant les motorisations ou les véhicules autonomes) comme les normes environnementales plus sévères assureront une charge de travail importante dans les années à venir dans les usines et les centres d'ingénierie.

Ce qui se cache en réalité derrière cette nouvelle menace de casse sociale, c'est la loi du profit : pour les accroître et répondre aux exigences de rentabilité des actionnaires, les grands patrons réclament des aides de l'Etat tout en poursuivant la délocalisation de la production (et de la R&D) dans des pays à « bas coûts », l'externalisation des tâches et les gains de productivité.

Suppressions de postes chez VW, la faute à l'électrique, vraiment ?

Il est d'ailleurs intéressant de voir les détails des annonces de Volkswagen : pour justifier les suppressions d'emplois, le président du directoire Herbert Diess, déclare : « *la construction d'une voiture électrique nécessite environ 30% d'efforts en moins qu'une voiture à combustion interne* ». Mais quelles sont les hypothèses qui servent à cette comparaison : avec ou sans le développement et la production de la batterie ? avec ou sans les nouvelles technologies sur l'autonomisation des véhicules ? avec ou sans les gains de productivité ? Dans son dernier plan de compétitivité, Renault visait par exemple 45% de gains de productivité dans les usines en France (en passant de 62 vh/an/salarié fin 2016 à 90 vh/an/salarié fin 2019) !

D'ailleurs, il n'y a pas besoin de trop creuser pour trouver les raisons réelles des annonces de Volkswagen. Le patron le dit lui-même : il veut faire des économies (6 milliards d'euros par an en 2023) pour investir massivement dans l'électrique et viser une marge d'exploitation de 6%. Les suppressions d'emplois toucheraient essentiellement l'administration, quel est le rapport avec le Diesel ?

Les salariés des Fonderies du Poitou exigent des engagements de Renault

Les salariés des deux Fonderies du Poitou (Saint-Jean Industrie pour l'aluminium et Fonderie Poitou Fonte) sont en première ligne avec la baisse des ventes Diesel.

Ils se mobilisent depuis plusieurs mois contre les menaces de fermeture des deux usines voisines.

Des repreneurs se sont manifestés mais il manque un engagement de Renault pour que des emplois soient sauvés. Les conditions pourraient cependant être réunies puisque des culasses H4Bt sont déjà produites et qu'un engagement de 800 000 culasses HR10 dans les années à venir maintiendrait une activité (plutôt qu'en Turquie comme l'envisagerait Renault). Tout comme des engagements sur les carters Fonte Diesel pour les véhicules utilitaires.

Depuis la semaine dernière, les salariés sont en grève et le blocage des expéditions est en passe de ralentir la production des moteurs à Cléon et Motores en Espagne.

La CGT-Lardy apporte son soutien à leur lutte et exige de Renault des engagements qui pérenniseraient plusieurs centaines d'emplois.



Foisonnement de technologies...

La baisse des ventes de véhicules particuliers Diesel est réelle : en Europe, la part est passée de 55% en 2012 à 36% en 2018 ; en France, de 73% à 39%. Mais, pour l'instant, ces motorisations sont remplacées par des véhicules Essence ou hybrides et, en petite partie par de l'électrique. Il n'y a donc pas de raison de fermer des usines ! La question qui devrait se poser, c'est comment réaliser la mutation des usines spécialisées dans le Diesel vers l'Essence, l'hybride ou l'électrique, voire vers les systèmes électroniques développés pour les véhicules autonomes. Les définitions techniques des moteurs Essence s'approchent de celles des Diesel les plus récents : filtres à particules, circuit EGR, injecteurs haute pression, etc. Les motorisations hybrides disposent d'un moteur thermique, d'un moteur électrique, de batteries, ... Du travail dans les moteurs, il y en a encore !

La nécessité d'une lutte d'ensemble

Il n'y a pas plus de raisons aujourd'hui de supprimer des emplois qu'il n'y en avait il y a 10 ou 20 ans. Mais les dirigeants et actionnaires des constructeurs et équipementiers ont tout intérêt à profiter des mutations technologiques pour menacer de fermeture des usines dans les pays où ils estiment que les salaires sont trop élevés et à augmenter la production dans les pays aux salaires les plus faibles tout en continuant à mettre la pression sur tout le monde pour obtenir de nouveaux reculs sociaux.

Face à ces stratégies, des travailleurs de l'automobile se mobilisent (comme ceux des Fonderies du Poitou, de Bosch-Rodez, de Delphi-Blois). Leurs luttes ne peuvent pas nous laisser indifférents : une riposte d'ensemble est nécessaire pour que les salariés ne soient pas les victimes d'une mutation dont les dirigeants et actionnaires voudraient une fois de plus en tirer tous les bénéfices.

Plans de promo

Après les annonces « marketing » de la direction, la réalité est plus complexe pour les hiérarchiques !

Lors des Négociations Annuelles Obligatoires, la direction avait annoncé des Augmentations Individuelles de 1.4% pour APR/ETAM (+1.4% d'Augmentations Générales de Salaires) et de 2.8% d'Augmentations Individuelles pour les Ingénieurs et Cadres.

Mais ces annonces masquent quelques « détails » : les budgets prennent en compte 0.2% d'ancienneté chez les ETAM et 0.2% chez les Cadres afin « d'accompagner les talents ».

Pour les Cadres par exemple, la moyenne des augmentations doit donc être de 2.6% dans chaque service. Mais comme tout cela nécessite des arbitrages, certains hiérarchiques ont eu la consigne de remplir leur « outil » de péréquation avec une moyenne de 2.3% dans un premier temps. Quel sera le résultat final dans les UET... ? Les annonces seront faites entre le 15 et 29 avril aux salariés.

Dans ce contexte, les informations révélées par *le Canard Enchaîné* sur la « préretraite » de luxe de l'ancienne DRH de Renault, M.-F. Damesin (et notamment sa clause de non-concurrence de 72 212 euros net par mois) ont de quoi surprendre ! Il y a visiblement certains « budgets » sur lesquels les RH ont plus de mal à rogner que sur celui de nos augmentations !

Ci-dessous, les « plots » des ETAM et des Cadres (toujours aucune information officielle sur le montant de la Prime Variable Groupe, remplaçante de la PPG et touchée par les L2 et L1) :

