



Avenir de l'usine

La CGT vous alerte !

Fin aout 2018, le PDG du groupe Carlos Tavares était en visite sur le site de Valenciennes pour exiger l'augmentation des cadences, imposant une production de 15 000 MB6 par semaine.

Les installations ont été poussées à fond, les heures supplémentaires ont explosé, les conditions de travail fortement dégradées.

Aujourd'hui presque un an plus tard, ce n'est plus la même chose :

Les équipes de nuit et de VSD ont été amputées de la moitié de leurs effectifs puis reconstituées à la hâte, Des dizaines d'intérimaires ont perdu leur emploi, les stocks de boîtes et de pièces usinées ont explosé atteignant plus de 10 jours d'avance voir plus dans certains secteurs.

Et cela alors que les usines de **ASPERN en Autriche** et de **BIRLA en Inde** n'aient pas encore démarré si l'on en croit nos dirigeants.

Concernant la BE ce n'est pas mieux même si actuellement il y a encore une activité assez soutenue, nous savons tous que cette boîte est en fin de vie. D'ailleurs des secteurs entiers sont sur le point d'être démontés et vendus aux plus offrants.

Des signaux inquiétants pour l'avenir

Contexte : Pour le CCE du 6 juin, la direction du groupe a transmis à **toutes les organisations syndicales** un rapport d'expertise réalisé par SECAFI portant sur l'évolution législative CO2 et ses conséquences sur le dispositif industriel.

Que dit ce rapport d'experts ? : Les nouvelles normes d'émissions de CO2 imposé par l'Europe vont obliger les constructeurs à équiper les véhicules en moteurs Hybride. Plus de technologies veut dire des véhicules plus chers à fabriquer donc des marges un peu plus faibles pour les actionnaires.

Pour garantir un profit toujours aussi fort aux actionnaires des arbitrages sont sur le point de se concrétiser concernant la stratégie des organes véhicules et notamment en ce qui nous concerne : les boîtes de vitesses.

La MB6 sera telle toujours fabriquée à Valenciennes ?

Les perspectives données par les experts sont alarmantes : alors que la part des achats organes était de 20% en 2013, elle sera de 40% à 45% fin 2020.

Les objectifs de Push to Pass 2021 montrent que plus de 50 % de l'international seront portés principalement par l'Inde et le Maghreb.

L'usine de BIRLA en Inde se voit attribuer une production de boîtes de vitesse (300 000) qui excède largement les ambitions d'assemblage de véhicules en Inde (50 000).

Il y a de fortes probabilités que les productions indiennes alimentent les sites de productions européens en MB6 au détriment de notre site.

Alors que l'usine d'ASPERN n'a pas encore démarré, les Indiens se voient attribuer la moitié de la production que nous devons fabriquer à Valenciennes !

Projet RG, la planche de salut pour l'emploi ?

Depuis quelques mois, la direction voudrait faire croire à qui veut bien l'entendre que grâce aux projets (RG) l'usine était sauvée et les emplois préservés.

Pourtant rien qu'en voyant la taille de la ligne d'assemblage RG on comprend vite qu'il n'y aura pas du boulot pour tout le monde. A terme à peine une centaine pourront travailler dans ce secteur.

D'autant que le nombre d'éléments à usiner ne va pas bien loin et se résume à 4 éléments. A titre d'exemple la BE ceux sont des dizaines !

EAT6 une BV morte née ?

Depuis quelques temps tous ceux qui passent ou qui travaillent à proximité se rendent bien compte que le projet EAT6 à bien du mal à avancer. Au dernier CSE le directeur de l'usine a du annoncer que le projet aurait du retard (1 mois) mais tout porte à croire que se sera bien plus et peut être pire, pas de démarrage du tout.

Alors que tous les constructeurs sont déjà sur des technologies bien plus avancées, l'EAT6 serait d'abord destinée au grand export et notamment l'IRAN. Marché Iranien abandonné depuis suite aux menaces de sanctions américaines, pays qui connaît aujourd'hui des tensions encore plus importantes.

Ce qui a conduit le directeur à annoncer que les prévisions de productions qui étaient initialement de 300 000 unité par an sont revues à 200 000 et que le projet aurait une baisse d'investissements de 50 millions d'€.

Quelles perspectives industrielles pour Valenciennes ?

Il y a 2 ans la CGT vous dévoilait le projet de suppressions de milliers de mètres carrés de surface de l'usine.

Aujourd'hui, les choses s'accélèrent.

Après déjà de nombreux projets de compactage au cours des dernières années, les projections à 2021 montrent une réduction de 33 % des surfaces usines sur le seul périmètre du groupe et de **41% sur le site de Valenciennes à 2021.**

Toutes ces réductions drastiques de surfaces condamnent le site à ne plus envisager d'intérioriser de projets d'ampleurs permettant de garantir l'emploi.

Logique si les bâtiments sont rasés ou vendus qui peut croire qu'une nouvelle boîte pourra voir le jour !

L'avenir c'est le moteur l'hybride et avec, une boîte auto type eDCT (faite à Borny)

Le rapport montre un déplacement des emplois du site de Valenciennes et de Borny vers d'autres continents ou d'autres groupes.

A terme 4200 emplois seront détruits concernant la fabrication des boîtes type mécanique, au profit des BV type EAT et BV Hybride ou autre.

Tout cela montre que malgré les accords de casses de nos acquis signés par tous sauf la CGT, les emplois ne seront pas épargnés.

Toutes ces mesures au détriment des emplois n'ont qu'un seul but baisser encore un peu plus la valeur prix de revient de fabrication pour augmenter la politique de versements de dividendes. **A noter qu'en plus de cela, la part distribuée devrait passer de 25 % 2018 à 28 % en 2019**

**La CGT appelle les salariés à se tenir prêt à riposter
Et à refuser tout nouvel accord de casse de nos acquis ou de
chantage à l'emploi ...**