

Des milliers d'emplois menacés dans la filière automobile alors que les profits des constructeurs se chiffrent en milliards d'€

Le 17 octobre, mobilisation de tous les salariés de l'Auto devant le Mondial à Paris

Inscrivez-vous dès maintenant au car !

70 milliards de profits pour Renault et Stellantis en une décennie

Les deux constructeurs nationaux n'ont jamais gagné autant d'argent. L. De Meo s'en auto-félicite : il a consulté 125 ans de comptes financiers de Renault et il n'avait jamais vu une telle marge opérationnelle ou autant de bénéfices. C. Tavares, lui, s'est autobaptisé « psychopathe de la performance ». Définition : « *la psychopathie est un trouble de la personnalité, caractérisé par un comportement antisocial, un manque de remords et un manque de comportements humains* ». Depuis 2013, les profits cumulés de Renault et PSA (devenu entretemps Stellantis) s'élèvent à 70 milliards d'euros (malgré la perte importante de 8 milliards d'euros affichée par Renault en 2020, soldant l'ère Ghosn).

10 ans d'une casse sociale...

Dans le même temps, les effectifs de l'industrie automobile ont subi une véritable hémorragie en France avec 70 000 suppressions d'emplois. Cela veut dire qu'en un peu plus de 10 ans, le patronat a détruit 30% des effectifs en France.

... qui s'accélère !

La succession d'annonces de fermetures d'usines depuis le début 2024 fait craindre une accélération du processus. MA France (sous-traitant de Stellantis), Impériales Wheels (dernier fabricant français de jantes), Novares (équipementier automobile dans le secteur de la plasturgie), Marelli-Argentan et Saint-Julien-du-Sault ont fermé ou sont en liquidation. Et la liste des menaces a explosé chez les équipementiers : Valéo (2 usines et 1 centre de R&D : 1 000 emplois menacés), Bosch (2 sites menacés), Forvia (ex-Faurecia qui a déjà

annoncé un plan de 10 000 suppressions d'emplois en Europe, plan qui pourrait s'alourdir...), Dumarey-Powerglide à Strasbourg, Walor (une usine et un centre R&D à la recherche d'un repreneur dans le Doubs), Continental (plan de suppressions d'emplois mondial qui a des répercussions sur le site de Toulouse), etc.

Tous les prétextes sont bons...

Prenant prétexte de la reconversion à l'électrique, de la concurrence des constructeurs chinois ou même du développement de « l'intelligence artificielle », le patronat de l'automobile mène un véritable plan concerté de casse sociale. Personne ne peut se considérer comme étant à l'abri : l'exemple du centre d'élite qu'est Alpine F1 à Viry-Châtillon en est une preuve irréfutable. La question devient politique car les directions d'entreprises exercent un véritable chantage à l'emploi pour obtenir des taxes à l'importation des constructeurs chinois, pour repousser les objectifs CAFE 2025 ou l'interdiction des moteurs thermiques et hybrides à 2040 ou pour obtenir des subventions et des aides étatiques. Cela n'empêche pas Stellantis d'introduire Leapmotor en Europe ou Renault de délocaliser la totalité du développement de la Twingo en Chine !

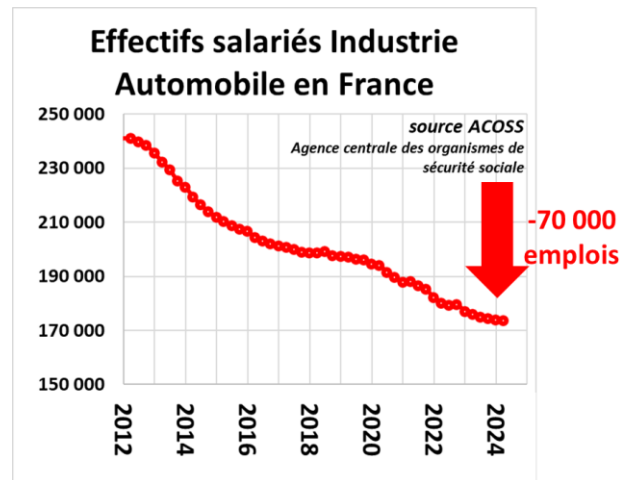
Réagissons !

En tant que salariés de l'automobile, nous ne pouvons rester silencieux au moment même où l'avenir immédiat (ou à moyen terme) de nos emplois est discuté dans les conseils d'administration et les couloirs de Bruxelles ou de l'Elysée.

Des réactions s'organisent déjà localement : 200 personnes devant le siège de Renault à Boulogne le 12 septembre pour défendre les emplois d'Alpine F1, 200 devant le siège de Valeo le 17 septembre, 400 à Strasbourg ce samedi 28 septembre en manifestation pour les Dumarey. Quant aux salariés de MA France, ils sont en lutte depuis plusieurs mois...

Il est urgent de faire entendre notre voix et nos intérêts. Ne laissons pas nos emplois être sacrifiés sur l'autel du profit immédiat. **La fédération CGT de la métallurgie appelle tous les salariés du secteur automobile à se rassembler devant le Mondial de l'Auto le 17 octobre à partir de 11h30, c'est l'occasion de faire converger toutes nos luttes.**

La CGT-Lardy appelle à la grève et au rassemblement devant le salon. Départ par car à 10h30 (rdv devant le CE), retour à 15h30.



La direction souffle le chaud et le froid...

Jeudi dernier avait lieu la première réunion entre la direction générale et les syndicats au sujet du 4^{ème} plan triennal en 10 ans (que la direction refuse d'appeler de « compétitivité » mais « nouveau contrat social »). Lorsqu'elle avait annoncé ces discussions en juillet dernier, elle avait brandi des menaces en s'appuyant sur la nécessité de « transformations » pour la « survie de l'entreprise », au niveau de l'« emploi, développement des compétences et mobilité » et de l'« organisation du travail ». Un discours en complet décalage avec les records de bénéfices claironnés par L. De Meo sur les plateaux télé ces derniers mois !

Le ton était donc redescendu jeudi dernier, notamment sur la question de l'emploi. Le DRH France, M. Fleury, a ainsi déclaré que Renault n'avait pas la « volonté de réduire les effectifs ». Cela laisse penser qu'il n'y aura pas de plan de départs. Mais attention, le dernier plan signé fin 2021 (Renouveau 2025) prévoyait 1700 départs par Rupture Conventionnelle Collective et 2500 embauches, ce qui pouvait laisser penser à une stabilisation voire une hausse des effectifs sur le papier (au final, avec les départs à la retraite non remplacés et les démissions, le déficit sur le Groupe Renault est en fait de -3500 salariés en France d'après les documents de référence 2021 et 2023 de Renault). La délégation CGT a donc demandé au DRH si ce qu'il disait pouvait correspondre au cumul d'un plan de départs et d'un plan d'embauches : il a répondu... qu'il ne pouvait pas répondre. Il faudra donc attendre que le sujet de l'emploi soit abordé lors des réunions du 16 et 30 octobre (+ une réunion en novembre) pour en avoir le cœur net !

Quoi qu'il en soit, les questions sous-jacentes concernent la stratégie de l'entreprise (notamment la situation d'Ampere dans le cadre des turbulences actuelles sur le véhicule 100% Electrique), la localisation des activités (avec les délocalisations et externalisations) ainsi que les investissements nécessaires afin d'assurer une reconversion réelle et efficace des sites concernés. Les DRH ont clairement indiqué que les « négociations » en cours ne les aborderaient pas.

Chômage partiel mais flexibilisation totale ?

Lors de la réunion de jeudi dernier, la direction a également abordé la question du chômage partiel en proposant la reprise du dispositif issu des périodes COVID et crise des semi-conducteurs. Cela consiste à rémunérer les salariés en chômage partiel à 100% du net mais en minimisant la part versée par l'employeur ! En effet, c'est l'Etat qui prend en charge 35% du montant et le reste provient des congés des salariés (1 jour de CTI pour 5 jours de chômage) et d'un fond de solidarité. Ce fond est alimenté par une ponction de 0.2% du brut de tous les salariés (même ceux qui ne sont pas au chômage) et par 0.2% du brut abondé par l'employeur. La ponction sur les salaires est déclenchée à chaque fois que le fonds passe sous les 5 millions d'euros et jusqu'à ce qu'il atteigne 10 millions d'euros. Pour rappel, les cadres ne peuvent être mis au chômage partiel, c'est une disposition présente dans la convention collective de la métallurgie.

Le dispositif est présenté comme une réponse à des « circonstances exceptionnelles » mais le constat dans les usines, c'est qu'il est utilisé très fréquemment pour toutes sortes de problèmes qui n'ont rien « d'exceptionnel ». Panne de machine, baisse des commandes, problème chez le fournisseur, etc. Les aléas habituels de la production ne doivent pas retomber sur nos impôts ou sur nos congés ! Il s'agit finalement d'une flexibilisation déguisée du temps de travail puisque les directions d'usines disposent aussi de la possibilité d'imposer des samedis obligatoires. Il est arrivé que des salariés sont mis au chômage partiel certains mois et soient obligés de travailler le samedi le mois suivant !

Les prochains thèmes abordés seront : mutuelle le 11 octobre ; GEPP (gestion des emplois et des parcours professionnels) les 16 et 30 octobre puis en novembre ; le télétravail (« en recadrant les droits et les devoirs »), la maîtrise des compteurs et le temps de travail des cadres ainsi que « la rétribution de la performance » en novembre.

Locaux syndicaux : ça avance enfin !

La direction nous a enfin proposé autre chose qu'un « réduit » syndical. S'ils veulent toujours nous faire déménager dans l'ancien bâtiment du CE, la nouvelle proposition comporte une salle qui nous permettrait de réunir les salariés. La mobilisation (pétition puis rassemblement en juin) fait avancer les choses !

Activités, emploi, reconversions, avenir du site : à la pause, on en cause !

RDV ce **jeudi 3 octobre à 10h** au L26 (machines à café)
Salariés du L26, L41, L49, que vous soyez Ampere ou prestataires, participez !

Evolution du site : plus de destructions que de créations

La direction a confirmé lors du CSE Renault IDF son intention de faire détruire les bâtiments L61, L58, L51, L65 et L56. Elle a aussi annoncé qu'elle vendrait la Chartreuse et le pavillon d'accueil. Quant au « campus EV », il n'est plus prévu au Nord du site (avec l'hypothèse d'un hôtel pour accueillir des étudiants extérieurs) mais au L71 (bâtiment actuel des syndicats). Loin d'un campus à l'américaine, ce sera plutôt une école communale...

Rappel : départ collectif pour la manifestation interprofessionnelle à Paris aujourd'hui, RDV 12h45 devant le CE Abrogation loi Retraite, Non à la casse sociale, Augmentation des salaires !