

## Licenciements dans l'automobile, nous sommes tous concernés

La direction de Renault vient d'annoncer 4 000 suppressions d'emplois. Et elle évoque d'autres fournées, notamment dans les filiales et à Renault-Flins.

Le groupe Peugeot-Citroën (PSA) de son côté, qui avait devancé son concurrent en supprimant 4 800 emplois en 2007 dans ses centres techniques, a réduit de 900 les effectifs de son usine d'Aulnay à la veille de l'été. Essentiellement par le licenciement d'intérimaires. Il vient d'annoncer encore 700 suppressions d'emplois à Poissy et 1000 à Rennes.

Il y aurait moins de travail ? Que non ! S'il en est un exemple, c'est bien celui des sites Renault qui ont récemment défrayé la chronique avec une série de suicides, dus en grande partie à la surcharge de travail et aux pressions constantes exercés sur les ouvriers et techniciens.

L'automobile serait en crise ? Que non ! Les baisses de ventes au mois d'août ou les moindres succès ces derniers mois de la Renault Laguna, parce que le prix de l'essence ferait mieux vendre les petites cylindrées, ont bon dos. Sur l'ensemble des huit premiers mois de l'année 2008, les ventes de voitures neuves en France ont au contraire augmenté de 2,2 % par rapport à la même période de 2007, et même de 4 % pour les ventes des deux marques françaises.

Les bénéficiaires seraient en dégringolade ? Au contraire ! Pour le seul premier semestre 2008, ceux de Renault se montent à 1 580 millions d'euros (20 % de plus en un an) ; ceux de PSA à 733 millions (49 % de plus). Les dividendes versés par Renault à ses actionnaires depuis 2000 ont été presque multipliés par 5... Ce n'est pas le cas des salaires !

Mais Carlos Ghosn est arrivé à la tête du groupe Renault en 2005 grâce à sa réputation de « *tueur de coûts* ». Il en avait gagné les galons cinq ans plus tôt, lors de la fusion de Renault et Nissan, en tant que représentant du groupe au Japon, où il fermait 5 usines et supprimait 21 000 emplois.

Que l'un des trusts les plus prospères annonce en cette rentrée sociale plusieurs milliers de suppressions d'emplois, est bien éloquent ! Au point

que cela dérange un peu le secrétaire d'Etat à l'emploi qui fronce les sourcils : « *Il est hors de question de laisser des grands groupes comme Renault qui ont des moyens, détruire des emplois...* », a-t-il déclaré. Mais pour s'empresser de mettre cela sur le dos des délocalisations.

Certes, la politique de Renault, Peugeot et autres patrons français n'est pas seulement d'exploiter à outrance ici, par les réductions d'effectifs, l'intensification des tâches et l'allongement du temps de travail, la précarisation et la baisse des salaires, et demain les heures supplémentaires obligatoires. Voilà belle lurette que les constructeurs automobiles investissent et exploitent tous les continents. Nous les travailleurs, pouvons y trouver des alliés. L'exemple de la grève victorieuse à Renault-Dacia en Roumanie pour les salaires le montre. Et si Renault vise désormais une nouvelle implantation à Tanger au Maroc, gare aux retours de bâton contre sa politique !

Nos ennemis, ce sont ces PDG, actionnaires toujours plus goulus, aidés par le gouvernement et son train de lois récentes précisément destinées à réduire ce qui est versé en salaires : loi sur le temps de travail qui bat en brèche les 35 heures, loi sur le « *marché du travail* » qui facilite les ruptures de contrats et dont Renault se sert.

L'annonce des milliers de suppressions d'emplois dans l'automobile est une sévère attaque. Elle ne concerne pas le seul secteur de l'automobile. Elle nous concerne tous. Car pour accroître les profits, les dividendes des actionnaires, c'est dans tous les secteurs que le patronat réduit les effectifs, multiplie les emplois précaires, les temps partiels sous-payés et bloque les salaires. L'Etat fait de même dans les services publics, comme à la Poste qu'il s'apprête d'ailleurs à céder aux appétits privés.

Nous sommes tous visés. Les licenciements et les suppressions d'emplois orchestrés en haut lieu, grossissent le nombre des chômeurs, des travailleurs précaires et plus mal payés, de tous ceux qui ne peuvent plus vivre d'un salaire.

C'est tous ensemble, qu'il va falloir riposter.

# Quelles réponses aux suppressions d'emplois à Renault ?

## La faute à la conjoncture économique ?

Carlos Ghosn a justifié son plan de départs par une anticipation de la dégradation économique.

Mais ces milliers de suppressions d'emplois sont la suite logique de sa stratégie menée dans le cadre du Contrat 2009 pour atteindre 6% de marge opérationnelle (MOP).

Pour passer de 2,6% de MOP en 2006 à 4,1 en juillet 2008, le « cost killer » a déjà frappé : externalisations, délocalisations vers des pays low cost, augmentation de la productivité des études et de la production (réduction drastique de la durée des projets, augmentation des cadences sur chaîne..).

Ainsi après la mutualisation des équipes projet VP-VU-RTx, il ne restait plus qu'à se débarrasser des doublons !

En fait, Ghosn profite de la conjoncture économique pour annoncer des milliers de suppressions d'emplois prévues de toute façon.

## Y-a-t-il une crise de l'automobile ?

Si les constructeurs américains sont en crise, en Europe, l'automobile se porte bien :

- PSA : 733 millions et + 49%
- Renault : 1,58 milliard et + 20%
- Fiat : 1,07 milliard et + 0,1%
- Volkswagen : 2,57 milliards et + 31 %

(Résultats nets en € du 1<sup>er</sup> semestre 2008 et progression par rapport au 1<sup>er</sup> semestre 2007)

La baisse des ventes est toute relative. Baisse dans certains pays européens et aux Etats-Unis. Croissance dans le reste de l'Europe, en Chine, en Inde ou au Brésil. Résultat : les ventes mondiales sont en hausse depuis 7 ans consécutifs !

Et rien ne dit que la baisse des ventes en Europe va durer. Mais Ghosn préfère « anticiper »...

## Les actionnaires sont-ils touchés ?

En 2008, le dividende est passé de 3,1 à 3,8 € par action, soit 23% d'augmentation par rapport à l'année précédente. Pour 2009, il augmentera encore de 20% pour atteindre 4,5 €.

En mai 2008, 1,07 milliards d'euros ont été versés aux actionnaires (+ 18% par rapport à 2007).

## Les départs sont-ils basés sur le volontariat ?

Avec le « plan d'ajustement des effectifs fondé sur le volontariat » présenté au CCE le 9 septembre, finis les plans sociaux et les licenciements !

Mais quand Renault annonce la suppression d'une équipe à Sandouville et la réduction de 10% des frais de structures, en faisant comprendre qu'il n'y a plus d'avenir dans certains secteurs, où est le volontariat ?

Par contre, il n'y a rien pour les anciens qui souhaitaient un CASA bis.

## Même non volontaire, suis-je concerné ?

Les suppressions d'effectifs concernent tout le monde. Ceux dont l'emploi est menacé bien sûr. Mais aussi ceux qui resteront et qui devront travailler plus.

C'est ce qui s'est passé à PSA après les suppressions de postes. Sans compter que l'expertise Technologia avait déjà révélé une surcharge globale de travail au Technocentre.

## Qui est directement visé ?

4000 postes supprimés sur 28600 salariés (structures France + production Sandouville), c'est une réduction de 14% des effectifs !

Tous les sites d'ingénieries, mais aussi les usines, sont appelés à trouver des « volontaires ». Ingénieurs, techniciens et ouvriers : toutes les catégories sont touchées.

Des centaines d'emplois de prestataires et d'intérimaires sont supprimés. Flins et les filiales sont dans la ligne de mire.

## Est-ce que cela concerne uniquement la France ?

Renault prévoit d'autres suppressions d'emplois en Europe occidentale. Ailleurs, Renault accélère sa course à la productivité pour atteindre les 6% de MOP : augmentation des cadences de production, salaires low cost, etc...

Rappelons-nous des milliers d'emplois supprimés quand Renault a repris Dacia et de la grève du printemps à Pitesti sur les salaires.

## Est-ce que cela concerne uniquement Renault ?

Des réductions d'effectifs ont lieu aussi à PSA (5000 suppressions de postes en 2007, 1000 en 2008). General Motors annonce la vente du site de Strasbourg. 1200 emplois sont menacés. De nombreux fournisseurs automobiles sont touchés également.

## Que pouvons-nous faire ?

Surtout ne pas se fier aux arguments avancés par la direction de Renault et encore moins à ses promesses d'aide au reclassement. Les aides promises sont dérisoires, surtout au vu des difficultés qu'il y a à retrouver un emploi.

La direction veut nous pousser à partir au plus vite en nous faisant croire qu'on n'aura pas trop le choix et que mieux vaut prendre son aumône (dégressive avec le temps) avant qu'il soit trop tard.

Renault n'est pas en crise. Les réductions d'effectifs n'ont rien d'inéluctables.

Il faudra des luttes collectives pour les empêcher. A nous de les préparer. Et le plus largement possible, avec tous les salariés de l'automobile, et même au-delà.