



Sud

Sud Alstom
Sud Auto Peugeot Citroën
Sud Auto Sevelnord
Sud Bosch
Sud EDS-HP
Sud FagorBrandt
Sud Fenwick-Linde
Sud Industrie Basse-Normandie
Sud Industrie Rhône-Alpes
Sud Industrie 35
Sud Magnetto
Sud Métaux 33
Sud NCR
Sud Renault
Sud TechnHom
Sud Valéo

Journal de l'union syndicale Solidaires Industrie
144 boulevard de la Villette – 75019 Paris

N° 11 – Décembre 2008
<http://solidaires-industrie.org>

Leur Crise...

La crise financière a entraîné une récession généralisée qui se manifeste par la difficulté d'obtenir des prêts et du crédit malgré les milliards injectés auprès des banques.

Dans l'industrie, les secteurs les plus touchés sont aujourd'hui le bâtiment et l'automobile. La presse en fait ses choux gras et il n'est pas de jours où les médias n'annoncent des licenciements ou/et du chômage chez les ouvriers du bâtiment et/ou les constructeurs et sous traitants de l'automobile.

Au-delà des titres la réalité est effectivement inquiétante pour les 200 000 salariés de l'automobile en France et des 75 000 ouvriers qui travaillent chez les sous traitants, pour les ouvriers du bâtiment aussi.

Au contraire, cette crise a le mérite, pour les patrons, de permettre de restructurer en exigeant de l'argent public. Sarkozy a annoncé le doublement du prêt zéro pour l'achat de logements neufs, une prime à la casse automobile de 1 000 €, 400 millions d'euros pour favoriser la construction de véhicules propres et prévoit un plan de 26 milliards d'euros concentré sur l'investissement et les entreprises !

General Motors et Chrysler aux USA, proches de la faillite, ont demandé avec Ford une aide au Congrès US de 15 milliards de dollars !

Ils veulent nous faire payer deux fois : comme salariés et comme contribuables

Les salariés ne sont pas responsables des productions qu'on leur impose. Tant mieux si la restructuration permet de fabriquer des véhicules moins polluants aux Etats-Unis et ailleurs, mais la restructuration se fait surtout sur le dos des producteurs : surface divisée par quatre à Peugeot Sochaux, 6 000 suppressions d'emplois chez Renault dont 4 000 en France, 3 550 chez PSA. Licenciement de 80 000 intérimaires pour les sept derniers mois qui servent de « variable d'ajustement » !

Le chômage technique camouflé en congés forcés touche pour un mois plein de très nombreuses usines, presque toutes sont arrêtées au moins 15 jours en fin d'année et la médaille revient, pour l'instant, à Renault Sandouville qui a

chômé 70 jours en 2007 et se dirige vers les 100 jours en 2008. Pour 2009, c'est Renault Trucks Blainville (Calvados) qui se voit attribuer 90 jours non travaillés (tous les jeudi et vendredi durant toute l'année). Pour 2009, c'est Renault Trucks Blainville (Calvados) qui se voit menacé de 90 jours non travaillés : tous les jeudis et vendredis de toute l'année.

Chantage aux « accords »...

Pour éviter les conflits et la colère, les patrons font signer des accords pluriannuels pour utiliser les compteurs temps, les congés de toutes sortes afin de compenser le chômage. De nombreux syndicats signent pour éviter les pertes de salaires, si la crise continue, ce procédé ne durera qu'un temps, nos congés n'épongeront pas indéfiniment le chômage décrété par les patrons.

La crise de l'automobile est la résultante de la crise du capitalisme, de l'imprévision du profit à court terme. Les constructeurs US et Français ont été incapables de s'adapter rapidement à une nouvelle demande de voitures moins consommatrices d'énergie et moins polluantes. Ce n'est pas la faute de ceux qui les construisent. Soixante dix pour cent des automobiles sont vendues à crédit, les banques ont durcies considérablement leurs conditions de prêts, en conséquence moins d'acheteurs. Les petits camions, les grosses berlines (produites notamment à Sandouville et Citroën Rennes) se vendent très mal. Tout cela relève de l'incurie de nos dirigeants. Ce n'est pas à nous de payer la note !

S'il faut des solutions, on en a : il suffit de diminuer les dividendes des actionnaires et l'on retrouvera des flux financiers ; s'il y a moins de travail, il faut réduire les horaires en maintenant les salaires, abaisser l'âge de départ en retraite ! Ce n'est ni aux ouvriers de l'automobile, ni aux contribuables à renflouer les patrons incapables !

**Ce système ne fonctionne pas,
cette crise n'est pas la nôtre :
on ne veut pas payer la note !**

Résultats du chantage chez Fenwick

A l'usine de Cenon-sur-Vienne (86), qui fabrique des chariots de manutention pour l'industrie, on se rappelle le chantage violent qu'a employé, en janvier 2005, la direction de l'usine pour faire passer de 35 à 37,5 heures par semaine sans hausse de salaires (17 jours annuels travaillés en plus pour zéro euro !).

Le chantage consistait à annoncer les licenciements et la fermeture de l'usine si l'accord n'était pas signé. Nos camarades de Sud Fenwick ont tenu bon à cette époque, et n'ont pas cédé. Ils ont eu raison !

La direction annonce aujourd'hui 100 suppressions d'emplois en 2009 (sur 560 salariés) : 57 emplois de

production et 43 administratifs en les justifiant par une baisse des commandes. Il y aurait seulement 34 000 chariots commandés au lieu de 40 000 sur l'année précédente. Elle demande aux syndicats de chercher des solutions avec elle !

Nos camarades de Sud Fenwick n'organiseront pas les licenciements avec les patrons ! La crise sert de prétexte à la direction pour licencier au profit des « vautours-actionnaires » que sont les fonds de pension qui contrôlent Fenwick-Linde. Le personnel se réunit en AG pour ne pas laisser faire. Nous vous tiendrons au courant.

Quand le bâtiment va... tout va !

Cette citation de Martin Nadaud, qui fut ouvrier maçon/plâtrier, contribua à la construction de Paris puis devint député républicain en 1849, s'est souvent vérifiée. La ministre de l'économie, Catherine Lagarde, la rappelait encore récemment.

Eh bien, le bâtiment subit, aussi, avec l'automobile, les effets de la récession et de la crise. Les patrons de ce secteur envisagent de perdre 25 000 à 30 000 emplois en 2009 (pour environ 1 300 000 salarié-e-s du secteur). Comme toujours ce sont les précaires et les intérimaires qui sont les premiers touchés.

En particulier, dans le gros œuvre, les travailleurs intérimaires sont légion (ils représentent plus de 10 % des emplois de l'ensemble du BTP). Ils sont très souvent intérimaires et pour les manœuvres très souvent immigrés (Maliens ou Sénégalais). Dans le gros œuvre les catégories sociales recoupent le plus souvent des catégories « nationales » : Les manœuvres sont souvent africains ; les postes plus qualifiés (ferrailleurs, coffreurs, boiseurs...) sont souvent tenus par des « Maghrébins » ; le petit encadrement est constitué de « Portugais » et il faut atteindre l'encadrement supérieur pour rencontrer des chefs de chantier qui sont « d'origine » Française depuis plusieurs générations.

Une particularité dans le bâtiment est l'utilisation par les patrons de travailleurs en situation irrégulière, plus vulnérables s'ils n'ont pas de papiers : ils sont une « variable d'ajustement » parfaite. Ils fournissent une main d'œuvre plus docile car sans cesse menacée, que l'on peut garder durablement ou remercier à l'issue d'une journée, voire d'une heure de travail. De fait, sur les chantiers, une grande partie des

travailleurs sont des intérimaires ou des sous-traitants, voire des intérimaires pour les sociétés de sous-traitants¹. Ils seraient selon des estimations syndicales entre 200 000 et 300 000 salariés sans papiers dans le BTP.

Tous n'acceptent pas ces situations !

En région parisienne, à Paris, depuis le 3 juillet 2008 (soit depuis plus de six mois !), 88 salariés d'une entreprise du bâtiment MAN BTP sont en grève pour obtenir leur régularisation et leur embauche comme travailleurs fixes. Ils ont planté un abris provisoire devant leur entreprise, et, avec le soutien de Solidaires, ils résistent depuis cette date. Ils travaillent en France depuis des années pour les grands donneurs d'ordre du bâtiment, ils payent leurs cotisations (retraite, maladie) et leurs impôts à l'égal de tous les citoyens. Nous avons déposé une quarantaine de dossiers auprès de la Préfecture en vue de leur régularisation et leur action tenace leur a permis d'obtenir autant de promesses d'embauche de la part des grandes sociétés du BTP. On attend encore les décisions de la Préfecture...

En attendant les grévistes bénéficient du soutien de Solidaires et des différentes collectes et restent déterminés. En août ils ont occupé un chantier Vinci au CNIT de la Défense à Paris, puis en septembre ils se sont invités à la présentation des comptes d'Eiffage et Vinci sur les champs Elysées et en octobre, occupés le chantier Bouygues à Jussieu avant de partir en manifestation à la Préfecture de Police. Plusieurs ont été arrêtés, grâce à notre réactivité et à notre capacité

¹ Pour davantage de précision, voir l'ouvrage récent, très intéressant, de Nicolas Jounin : « *Chantier interdit au public* », Editions La Découverte

de mobilisation nous avons réussi, jusqu'à présent à faire libérer tous les camarades arrêtés, mais de nouvelles arrestations sont à craindre.

Ils ne lâcheront pas pour autant, la lutte continue pour gagner ! La crise du bâtiment comme celle de

l'automobile est la crise du capitalisme, c'est leur crise. Nous refusons de la payer.

Les sans papiers vivent ici, travaillent ici, paient des cotisations et leurs impôts ici. Ils restent ici avec les mêmes droits que tous : régularisation !

Safran et SPS décidés à rééditer le scandale Molex ?

Fin octobre, en réunion plénière du Comité d'Entreprise de SPS (Snecma Propulsion Solide), le PDG a présenté son projet de cession de l'activité Capteurs de Pression. Les arguments du PDG sonnent comme un refrain bien connu : la non compétitivité, le faible chiffre d'affaires et la position non stratégique de l'activité par rapport au « cœur du métier ». Au nom de la rentabilité économique et des exigences des actionnaires, les dirigeants de SPS et de Safran veulent vendre l'activité à la filiale française du groupe américain MEAS (Measurement Specialties). Manifestement, nos dirigeants ne tirent aucun enseignement du scandale Molex qui fait la une de l'actualité. Et pourtant le parallèle est saisissant.

Sous-traitance, externalisation, cession, depuis plusieurs années l'évolution de SPS est orientée vers un démantèlement à petit feu. Aujourd'hui, c'est l'activité Capteurs de Pression qui devient la cible du PDG de SPS. Ce dernier justifie sa décision de cession par le « mauvais bilan économique » qu'enregistrerait cette unité, alors que son prédécesseur et lui-même en portent l'entière responsabilité. Pourtant, sur la base des compétences actuelles et des débouchés potentiels, cette unité d'études et production aurait encore des cartes à jouer si les moyens indispensables lui étaient consacrés.

Le repreneur serait le groupe américain MEAS, 2 500 salariés dans le monde, 1 700 en Chine, 330 aux USA, 430 en Europe dont 200 en France (50 personnes en région parisienne et 150 personnes à Toulouse). La cession du fonds de commerce envisagée par SPS (des contrats, des clients, d'une marque, de brevets, des documentations techniques, de pièces et de stocks, de matériels) constituerait l'abandon inacceptable d'un savoir faire convoité. La direction affiche que les activités resteront sur le sol français (et une partie en Allemagne), mais pour combien de temps ?

Les produits SPS fabriqués par le service Capteurs de Pression ont une importance stratégique loin d'être négligeable. Plusieurs dizaines de ces capteurs équipent le lanceur Ariane 5 à chaque fois qu'il décolle

de Kourou. La Défense Nationale (DCN, CEA) et d'autres clients (Astrium, Sabca, Avio) achètent des capteurs SPS.

Dans cette affaire de cession, l'actualité vient faire un parallèle avec le cas de la société Molex dont un site de production (280 personnes), implanté à Villemur sur Tarn, va fermer pour cause de « rentabilité insuffisante ». Le site de Villemur appartenait avant 2004 à Snecma. Mais fin 2004, JP Béchat PDG de Snecma (devenu Safran après la fusion de Snecma et Sagem), affirmant que le secteur connectique automobile ne rentrait pas dans la stratégie de son groupe (le terrible « cœur » du métier), vend le site de Villemur à Molex Inc. (2^{ème} fabricant au monde de connectique). Octobre 2008, après avoir été pillé de leur savoir faire, de leurs produits et clients, les salariés du site de Villemur vont perdre leur emploi puisque Molex veut délocaliser en Slovaquie. L'exemple de Molex illustre parfaitement les conséquences possibles de la logique du tout financier.

Sud a rappelé au PDG de SPS que l'actualité de l'usine de Molex à Villemur sur Tarn montre le chemin sur lequel il ne faut plus s'engager. Sud refuse de cautionner cette décision de cession et dénonce les agissements des dirigeants de SPS et Safran. Dans le principe cette cession n'est pas acceptable. De plus, cette année Snecma Propulsion Solide verra son chiffre d'affaires en progression et remontera plusieurs millions d'Euros à Safran ce qui témoigne de la bonne santé économique de l'entreprise.

Le 20 novembre 2008, un CE Extraordinaire se tenait à SPS. Les élus ont voté à l'unanimité une procédure de droit d'alerte. Avant le début de cette réunion, les salariés ont répondu à un appel intersyndical et cessé le travail pour manifester leur refus envers ce projet de cession et apporter leur soutien aux collègues du secteur Capteurs. Ce projet de cession pointe du doigt des conséquences sociales et industrielles alarmantes. Il faudra se battre pour mettre en échec les directions de Safran et SPS. Mais rien n'est perdu !

Bosch est-il prêt à sombrer ?

Le site de Bosch Rodez subit la crise comme bon nombre de site d'équipement automobile. Le site de Rodez avait été épargné jusque là par la maison mère en Allemagne, suite logique à l'accord signé en juillet 2007 qui fait basculer le site de fabrication de Rodez de l'injecteur pompes en fin de vie et spécifique à Volkswagen (qui assure 75 % l'activité à Rodez) vers la fabrication du « Common Rail » (CRI) qui a l'intérêt de sortir le site de cette situation de dépendance envers un seul client.

Les sites allemands avaient vus depuis les mois de mai et juin 2008 des séances de travail supprimées, mais la crise s'accroissant, le site de Rodez a du rentrer dans la danse et absorber donc en équité avec les autres sites du groupe la baisse de charge. Les premières mesures de fermeture ont eu lieu à Rodez au mois de juillet (portant sur deux jours) et ont été prises pour la majeure partie du personnel concerné sur le Compte Capital Temps (CCT) qui découle de l'accord de juillet 2007 (Accord CRI qui prévoit le passage de 35h hebdomadaire à 38h40). Cet accord prévoit et oblige les salariés à incrémenter le CCT durant deux ans et ce jusqu'à la baisse de charge prévue en 2010 et 2011 qui est en lien direct avec la réindustrialisation de Rodez.

Les baisses de charge de travail annoncées depuis début octobre en CE sont sans commune mesure avec celles qui avaient été observées en juillet. Le cumul total des jours de travail à supprimer d'ici à fin 2008 (3 jours fin octobre, 20 à 23 jours entre novembre et décembre). Les prévisions les plus optimistes chez Bosch pour 2009 tablent sur une baisse d'activité d'environ 20 % par rapport à 2008.

Pour ce qui concerne l'absorption de jours de travail en moins et fixée au coup par coup par la Direction, des discussions ont du être engagées avec la Direction du site et ont permis dans un premier temps d'élaborer un avenant à l'accord CRI qui va permettre de geler pour une période de 3 mois l'obligation d'alimenter le CCT et ainsi pouvoir absorber 5 jours de fermeture (sur fin 2008). Le reste des jours de fermeture 2008 sera pris sur le solde des congés 2008 / 2009, mais seront obligatoirement mis à disposition de la Direction qui programme au fur et à mesure les plages de travail à supprimer.

L'élément supplémentaire qui permet à la Direction d'absorber une partie de la crise est la signature au niveau national (par la CGC et la CFTD) de l'accord qui permet l'annualisation de la période de référence du calcul des congés payés de janvier à décembre

chez Bosch France et va rentrer en vigueur à partir du 1^{er} janvier 2008. Cet accord permet de mettre à disposition 15 jours de congés supplémentaires (congés acquis de juin à décembre 2008). Présent en CCE, les membres Sud ont voté (lors d'une simple consultation) contre la mise en place de l'accord qui n'amène aucune contre partie aux salariés malgré le fait qu'il prévoit la mise à disposition des différentes Directions de 15 jours en plus.

En résumé nous nous apercevons que le nombre de jour mis à disposition de la Direction sur Rodez, soit près d'une année pleine va être relativement vite épuisé. Au fur et à mesure les annonces de baisse de charge annoncés en Allemagne oblige la Direction de Rodez à programmer des plages de fermeture supplémentaires. Toutefois et malgré l'effort unilatéral des seuls salariés sur la fin 2008, la Direction va devoir très vite être contrainte de monter un dossier de demande d'indemnisation pour chômage partiel auprès des pouvoirs publics.

La Direction ne cache pas non plus son inquiétude par rapport à un éventuel refus des pouvoirs publics qui est dû au fait que chaque salarié en production possède un CCT. La table est mise, le contenu des assiettes est fourni par les seuls salariés. Les plats devront être vide avant que ne soit servi le dessert (au goût amer). Les avis sont très partagés pour ce qui concerne le fait d'épuiser le CCT (la CGT par exemple veut l'épuiser).

Chez Sud, signataire de l'accord CRI, les avis sont partagés entre les militants du fait qu'il risque de manquer des heures en 2010 et 2011 et ainsi juste permettre de reporter le problème lors de la réindustrialisation du site. Les Pouvoirs Publics doivent en tenir compte.

D'autres sites en France comme par exemple l'unité de production de Vénissieux (Rhône) sont également dans des situations similaires à Rodez, d'autres plans de sauvetage y sont en cours mais toujours au détriment du maintien de l'effectif Bosch en France.

Chez Bosch on ne prend l'eau que dans les cales du paquebot, mais ça ne se voit pas depuis la surface !

**C'est bien, c'est beau, c'est Bosch,
c'est « croisière insouciant à la barre »...
car les matelots écopent !**