

# Le discours de PSA... et la réalité

La direction convoque 2 réunions extraordinaires du Comité Central d'Entreprise (CCE) les 12 et 25 juillet à Paris avec à l'ordre du jour un nouveau "plan d'économie" et "l'avenir des sites industriels et tertiaires". Les CE de chaque site sont convoqués le lendemain vendredi 13 juillet. Pour Mulhouse : vendredi 13 juillet à 8h.

**C'est une déclaration de guerre aux salariés que PSA s'apprête à faire. Aulnay est en première ligne, mais les sites de Rennes et de SevelNord vont être touchés sévèrement, comme les centres de recherche, les employés, les techniciens et les cadres.**

**Avec l'alliance GM-PSA, aucun site aujourd'hui n'est vraiment à l'abri.**

**La CGT entend mettre tout en œuvre pour riposter aux côtés des salariés à la hauteur des attaques qui seront portées.**

### Réponses à des questions entendues ou lues à l'usine ou dans les journaux

#### *Les ventes de PSA sont en recul sur les 6 premiers mois de l'année ?*

La direction de PSA voudrait faire croire que les ventes de voitures pour le premier semestre ont considérablement chuté. L'objectif est simple : à la veille d'annoncer une véritable déclaration de guerre aux salariés du groupe sur le terrain de l'emploi, il était impératif à la direction de PSA d'annoncer une baisse des ventes et de rendre catastrophique la situation pour mieux justifier l'injustifiable !

#### **Rappel des ventes :**

2010 - record historique : 3 600 000 véhicules vendus.

2011 - record historique manqué (3 550 000) à 45 000 véhicules près, à cause du Tsunami japonais.

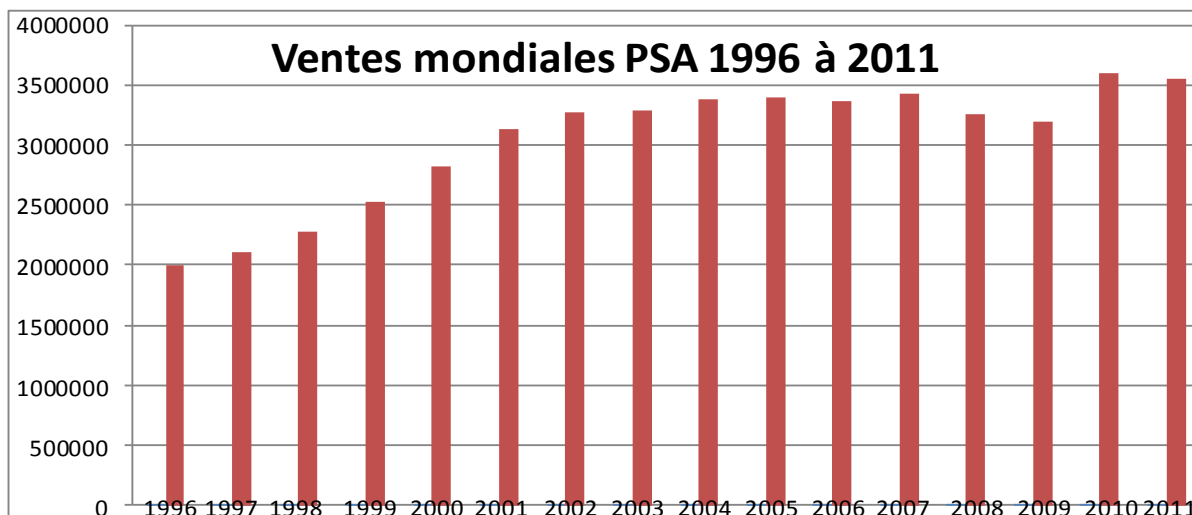
1<sup>er</sup> semestre 2012 - annonce d'une baisse de 13%. Pourquoi ? En février 2012, suite à l'alliance avec la GM, PSA décide de suivre

l'embargo sur l'Iran et de faire une croix sur une vente de plus de 450 000 véhicules par an\*, soit plus de 200 000 par semestre !

*\*Avec 457 000 véhicules vendus en 2011, le marché Iranien est pour PSA le 2<sup>ème</sup> marché juste derrière le marché français.*

Le calcul est simple. Si PSA avait maintenu ses ventes en Iran, il aurait fallu rajouter 200 000 véhicules pour le 1<sup>er</sup> semestre 2012. PSA aurait dû annoncer non pas 1 619 000 véhicules vendus mais plus de 1 800 000, le même niveau que celui du 1<sup>er</sup> semestre 2011 (1 860 000), qui rappelons-le est un des meilleurs crus de l'histoire de PSA.

Pour la CGT, la preuve est faite que les ventes sont loin d'être en recul et que PSA n'est absolument pas en difficulté.



## ***A Mulhouse nous serons à l'abri de toutes ces suppressions d'emplois ?***

A Mulhouse comme dans toutes les autres usines, PSA réduit sans cesse les effectifs. Actuellement nous sommes 8967 salariés (CDD et intérimaires compris) pour faire 1155 voitures par jour. Il y a 2 ans, pour faire quasiment la même production (1190v/j), nous étions 9647.

Et la baisse est encore plus importante chez les ouvriers : 8441 ouvriers (CDD et intérimaires compris) il y a 2 ans, contre 7327 aujourd'hui. Au-delà des chiffres, tout le monde voit sa charge de travail augmenter : à Mulhouse, nous ne sommes pas plus protégés qu'ailleurs.

## ***Il y a trop d'usines PSA en France ?***

De 2007 à 2012, la production moyenne totale des 5 usines de montage en France est de 1 234 000 voitures par an. En 2011, il y a eu 1 242 710 voitures montées dans ces 5 usines en France (donc plus que la moyenne). Il n'y a donc pas de « surcapacités ». Par contre, la production des usines de Poissy, Sochaux et Mulhouse a augmenté au détriment de celle

d'Aulnay et de Rennes. Mais cette déstabilisation d'Aulnay a été voulue et organisée par PSA, depuis trois ans. Pour Rennes, c'est le choix de ne pas y produire la future C5 qui inquiète.

Il suffit donc d'alléger Poissy, Mulhouse et Sochaux pour fournir du travail à Aulnay et à Rennes, sans baisser les effectifs.

## ***Oui mais si les voitures ne se vendent pas ?***

Aulnay fabrique la C3, la voiture la plus vendue du groupe ! De l'aveu-même de Denis MARTIN (directeur industriel de PSA), il reste 450 000

C3 à fabriquer, de quoi donner du travail au site jusque fin 2016, avant de remplacer la C3 par un autre véhicule.

## ***Alors, pourquoi PSA veut fermer Aulnay ?***

**Parce que ses dirigeants veulent fabriquer le même nombre de voitures sur 4 usines au lieu de 5 en surchargeant Poissy et Mulhouse.** Par exemple, cette année, Sochaux a récupéré la 308 pour décharger Mulhouse qui monte en

régime en 208... pour soulager Poissy qui, du coup, a les moyens de fabriquer plus de C3, au détriment d'Aulnay ! **PSA veut faire la même production avec plusieurs milliers de payes en moins !**

## ***Que faudrait-il faire alors ?***

**Répartir plus équitablement les productions sur tous les sites**, ce qui éviterait les horaires à rallonge sur certains sites pendant que

d'autres chôment ou sont menacés de fermeture.

## ***Mais ça va coûter de l'argent et PSA dit qu'il n'en a pas ?***

**PSA a cumulé 10 milliards de bénéfices depuis 2000.** Il y a un an, le PDG annonçait 11 milliards d'euros de réserves financières. Où est passé cet argent ? S'il faut faire des efforts

pour passer le cap, c'est au tour de ceux qui en ont les moyens de le faire : les actionnaires qui n'ont pas besoin de tout leur argent pour vivre, contrairement à nous.

## ***Mais PSA dit que la situation est catastrophique ?***

Même quand ça allait très bien, PSA pleurait déjà. Si c'était catastrophique, est-ce que les actionnaires auraient touché 257 millions d'euros en 2011 ? Est-ce que PSA aurait racheté en 2011 pour 200 millions d'actions

Peugeot ? Rien qu'avec cet argent, il y avait de quoi payer les salaires d'Aulnay pendant 4 ans ! Et faut-il encore rappeler le salaire de 9000 euros par jour du PDG Varin ?

## ***Mais il faut bien ajuster la production à la demande ?***

Oui, mais ce n'est pas aux salariés d'être la variable d'ajustement. Il faut répartir les

productions et le travail, et que les actionnaires soient moins gourmands.

## ***Que peut faire le gouvernement ? PSA est un Groupe privé !***

A chaque fois, on nous dit cela. Mais ça ne marche que dans un sens ! Depuis des années les constructeurs automobiles ont touché des milliards de l'Etat, **des milliards d'argent public !** En « aides », en subventions, en dégrèvement d'impôts, etc. Quand il s'agit de

donner de l'argent aux patrons privés, ce serait possible et quand il s'agirait d'empêcher les mêmes patrons de licencier, ce ne serait plus possible ? L'Etat a les moyens d'intervenir contre ce plan de suppressions d'emplois, bien sûr. Il reste à savoir s'il le veut !