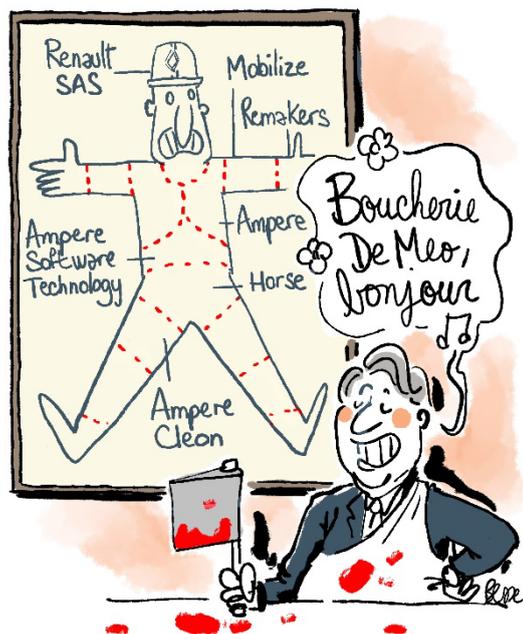




Industrie automobile : le coup de la panne

Une baisse du marché automobile en aout, un ralentissement des ventes de véhicules électriques (VE) en Europe et rien ne va plus ! La faute à des **prévisions** de vente trop **optimistes** ? En France, le gouvernement démissionnaire préconise de baisser les aides aux VE pour réduire le déficit public. Or le succès du leasing social sur le VE début 2024 a montré que le frein à l'achat de VE, c'est son **prix** face à la **faiblesse du pouvoir d'achat des classes moyennes et populaires**. En Allemagne, l'arrêt des aides à l'achat de VE a entraîné la chute des ventes.



Renault : Pourtant Renault Group annonce un résultat net au 1^{er} semestre 2024 de **1,4 milliard d'euros** (dont 440 millions d'euros de perte sur la cession des actions Nissan) et une « **profitabilité record** » (marge opérationnelle de **8,1 %** du chiffre d'affaires) grâce à la réduction des coûts et à la montée en gamme.

Alors que les ventes de VE se tassent et que l'hybride décolle, Luca de Meo a **délocalisé** les motorisations thermiques et hydrides en créant Horse Powertrain Limited où **Renault n'a plus que 45% du capital** aux côtés de Geely (45%) et Aramco (10%). Ce sont encore des **emplois** et du savoir-faire qui s'en vont.

Stellantis : Son bénéfice net au 1^{er} semestre 2024 est en baisse. **5,6 milliards** d'euros tout de même ! Craignant de faire moins de 10% de marge opérationnelle, Carlos Tavares, qui gagne **100 000 € par jour**, envisagerait de fermer des sites. Pas question en revanche de ne pas reverser 7,7 milliards d'euros en dividendes et en rachat d'actions cette année.

Équipementiers : L'hécatombe des équipementiers automobiles continue sous la **pression à la réduction des coûts des constructeurs**.

MA France à Aulnay (emboutissage, 280 salariés et 120 intérimaires) est en liquidation judiciaire depuis avril. MA France avait demandé à son principal client, Stellantis, mais aussi Renault, de relever ses prix de 12% au titre de l'inflation. Les salariés de MA luttent pour obtenir une prime de départ plus importante ou un reclassement.

Valeo : L'équipementier automobile a mis en vente deux sites de production dans la Sarthe et l'Isère, ainsi que son centre de R&D de La Verrière dans les Yvelines (580 salariés). **SUD Industrie appelle à un rassemblement le 17 septembre à 11h30 à Paris devant le siège de Valeo** (100 rue de Courcelles).

Dumarey Powerglide de Strasbourg : Suite à la perte de son principal client (ZF), le site de fabrication de boîte de vitesses automatique (ex-Punch) qui emploie près de 600 personnes est menacé.

La direction de Renault veut un nouvel accord de compétitivité en 2025

Gestion des Emplois et des Parcours Professionnels (GEPP), organisation du travail ou chômage partiel seront au menu des négociations qui commencent le 26 septembre. Au lieu d'une fuite en avant à la réduction des coûts pour augmenter la marge opérationnelle, Renault doit développer l'emploi en France et redonner du pouvoir d'achat par une hausse des salaires.

Salariés, prestataires ou intérimaires des constructeurs et des équipementiers automobiles : le Mondial de l'Auto du 15 au 20 octobre 2024 à Paris est l'occasion de se faire entendre !

1^{er} octobre : journée nationale d'action pour la hausse des salaires, l'abrogation de la réforme des retraites et la défense des services publics à l'appel de SUD/Solidaires et de la CGT.

CAFEouillage. Faute de vendre suffisamment de VE pour faire baisser la moyenne de leurs émissions de CO₂, les constructeurs risquent de ne pas atteindre les objectifs de CAFE (81 g/km en 2025) et de payer des amendes. Or ce qui fait monter la moyenne, c'est aussi le choix des constructeurs de monter en gamme et de **vendre plus de SUV, gros émetteurs de CO₂, pour augmenter leurs marges.** Le poisson se mord la queue... et ce sont les salariés qui risquent de trinquer.

Volkswagen : Après avoir réalisé **16 milliards d'euros de bénéfice** net en 2023, Volkswagen prévoit de ne faire « que » 13 milliards en 2024. Pas assez pour la **famille Piëch** (Porsche) qui possède 34% du capital et 53% des droits de vote de Volkswagen. Après Audi qui veut **fermer son usine de Bruxelles** (3 000 salariés), VW menace de **fermer au moins une usine en Allemagne** avec des licenciements secs.

Formule 1 : Renault coupe le moteur

Luca de Meo continue le démantèlement du groupe Renault. Ainsi Alpine Racing, filiale de Renault spécialisée dans la Formule 1, n'utilisera plus de moteur Renault en 2026, voire dès 2025, mais un moteur Mercedes.

Cette décision va impacter 350 personnes sur le site de Viry-Chatillon (91). Renault proposerait aux salariés d'autres activités au sein d'Alpine Racing. Cela semble utopique. **Les salariés de Viry ont fait grève le 30 août et manifesté lors du Grand Prix de Monza en Italie.** L'abandon de moteur Renault en F1 va aussi toucher les fournisseurs, par exemple Mecachrome (Cher) où 80 à 100 emplois sont menacés.

Renault explique ce changement par les mauvaises performances du moteur actuel. Mais Alpine est en cours de développement d'un moteur pour la nouvelle réglementation 2026 qui semble très prometteur.

La vraie raison serait surtout financière. Le développement d'un moteur en interne coûterait **120 millions d'euros**, alors que l'achat d'un moteur ne serait que de **17 millions...**

Mais tout ne va pas si mal chez Alpine Racing : il a été présenté à Monza un tout nouveau « motorhome » conçu par Philippe Starck (designer travaillant surtout dans le monde du luxe) : une structure de trois étages pour accueillir les partenaires, invités et médias lors des Grands Prix. On ne sait pas combien a coûté la prestation de Philippe Starck, mais pas sûr que cela ait un impact sur la performance des F1 Alpine. Reste à savoir si des F1 Alpine à moteur Mercedes feront autant vibrer le cœur du personnel Renault.

SUD soutient les salariés d'Alpine F1 et de ses fournisseurs. Pour la défense des emplois à Viry et dans tout le groupe Renault, RDV jeudi 12/09 à Boulogne devant le bât. X (37 av P. Lefaucheux).

Prêt de main d'œuvre illicite chez Renault

Les faits remontent à 2017. Un contrôle de l'inspection du travail révélait des infractions dans les conditions de prestation pour le compte des Achats de Renault (RNPO) de 64 salariés de l'entreprise Apside/HTI. Les acheteurs d'HTI faisaient le **même travail** que ceux de Renault (même périmètre, mêmes compétences) en étant **moins payés** et avec une plus mauvaise convention collective, et **HTI réalisait 50 % de marge** sur chaque journée facturée !

Le syndicat SUD Renault était à l'origine du signalement auprès de l'inspection du travail et s'était porté partie civile aux côtés de 8 salariés d'HTI. Renault, HTI et le directeur du Technocentre (Philippe Brismontier) ont alors été condamnés en 1^{ère} instance en 2020 pour « prêt de main d'œuvre illicite ».

Seule la société HTI avait fait appel de la décision. La cour d'appel avait confirmé en octobre 2022 la condamnation qui était assortie d'une amende de 25 000 €. HTI s'étant pourvue en cassation, la Cour de cassation a examiné l'affaire et rejeté les arguments de HTI le 5 mars 2024.

La Cour rappelle dans son arrêt que, dès lors que l'infraction porte atteinte à l'intérêt collectif des salariés de Renault, le syndicat SUD Renault a vocation à les défendre. En l'espèce, la **mise en concurrence entre salariés Renault et prestataires** portait atteinte à leurs intérêts.

Le temps de la justice semble parfois beaucoup trop long (après plusieurs années de procédures, il a encore fallu plus de 4 mois pour que SUD reçoive la notification officielle de cette décision), et les entreprises ont les moyens d'en jouer. Mais ce genre de décision constitue un rappel de l'obligation faite aux entreprises de respecter le droit du travail dont le but est de protéger les salariés.

Ecrêtage des compteurs Horaire Variable

Condamnée en 1^{ère} instance pour « travail dissimulé », la direction de Renault a fait appel. La Cour rendra son jugement le 19 septembre.

Syndiquez-vous !

