



Back in the race Retour dans la course... aux profits

La direction PSA a présenté ce matin au Comité de liaison (bureau) du comité de groupe européen la feuille de route fixée par M. TAVARES, nouveau PDG pour les prochaines années.

- Certes M. Tavares reconnaît implicitement que la situation de PSA est en grande partie liée à la politique de globalisation à outrance menée à marche forcée par son prédécesseur, M. Varin. Il reconnaît que les aventures en Russie et en Amérique latine sont des gouffres financiers et qu'il y a lieu de revoir la stratégie du groupe dans ces pays, avec un plus grand souci des attentes des clients.
- Certes, M. Tavares insiste sur la nécessité d'investir dans l'innovation (chaîne de traction 4x4 et hybride rechargeable), ce qui est une condamnation des politiques de rachat d'actions et de dividendes menée par la famille Peugeot de 1999 à 2011 qui ont coûté 6 milliards à l'entreprise en pure perte.

Mais la feuille de route de M. Tavares n'est cependant pas de nature à rassurer les salariés, bien au contraire.

Avec un certain cynisme, il met au premier plan le retour de cash pour les actionnaires « Cash is king » et ne dissimule pas sa volonté pour atteindre ces objectifs financiers de poursuivre la casse de l'emploi en France.

- La priorité donnée à la Chine et à l'Asie ne se limite pas à la production avec le projet d'une usine supplémentaire. Elle aura des répercussions importantes sur l'emploi qualifié en France puisque M. Tavares prévoit de délocaliser une partie de la R&D dans un centre d'études commun avec Dong Feng au détriment des sites actuels de Vélizy, La Garenne et Sochaux.
- Le choix de réduire le nombre de modèles, de développer la marque DS, comme celui de monter les prix des « Peugeot » est le choix de privilégier la marge sur le volume : La production de véhicules DS inscrits dans le luxe et donc à diffusion plus restreinte en Europe risque fort de ne pas compenser l'impact qui en résultera sur la marque Citroën, privée d'une bonne part de ce qui a fait sa renommée.
- M. Tavares ne cache pas sa volonté de poursuivre la délocalisation de la production du segment B (véhicules de type C3, 208), qui a déjà coûté la fermeture du site d'Aulnay et qui se traduira, si M. Tavares atteint ses objectifs par la fermeture d'une chaîne de montage à Poissy, et d'une chaîne de montage à Mulhouse.
- Alors même que l'augmentation de capital donne des marges de manœuvre, M. Tavares confirme le choix de ne pas fabriquer la nouvelle génération de boîte de vitesses à double embrayage, alors qu'à l'horizon 2020 elle équippa la moitié des véhicules produits. Cette décision, si elle n'est pas revue, signifie la mort à terme d'une des deux usines de boîtes de vitesses de PSA (Valenciennes ou Metz-Borny).
- Dans son plan d'économie, M. Tavares fixe l'objectif de « doubler le sourcing low-cost d'ici 2020 », Les fournisseurs et prestataires (y compris pour les études) seront choisis dans les pays à bas coût au détriment de la filière automobile dans nos régions.
- M. Tavares affirme son intention d'appliquer toutes les dispositions néfastes du Nouveau Contrat Social en matière de blocage de salaire, de flexibilité à outrance, et de réduction d'emplois.
- Enfin, M. Tavares fixe l'objectif, tant par la casse de l'emploi que par le blocage des salaires de ramener la masse salariale de 15,1 % à 12,5 % du chiffre d'affaire d'ici 2016.

La CGT constate donc que la feuille de route de M. Tavares, sous couvert d'objectifs principalement financiers représente un nouveau pas de la direction PSA contre les salaires et l'emploi.

La CGT appelle les salariés à rester mobilisés contre l'application du Nouveau Contrat Social.

La CGT PSA interpelle le gouvernement qui met 800 millions € dans les caisses de PSA, pour qu'il ne cautionne pas une telle feuille de route et pour que l'argent public soit mis au service d'une véritable politique industrielle et de l'emploi.

Paris, le 14 avril 2014