

A S S E M B L É E      N A T I O N A L E

X I V <sup>e</sup>      L É G I S L A T U R E

# Compte rendu

## Commission des affaires économiques

– Audition, ouverte à la presse, des délégués syndicaux  
centraux de Peugeot Citroën Automobiles S.A. .... 2

Mercredi

26 septembre 2012

Séance de 10 heures

Compte rendu n° 22

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2011-2012

**Présidence**  
**de M. François Brottes**  
*Président*



La commission a auditionné les **délégués syndicaux centraux de Peugeot Citroën Automobiles S.A.**

**M. le président François Brottes.** Mes chers collègues, après avoir entendu le patron de PSA, nous auditionnons ce matin l'ensemble des organisations syndicales. Nous entendrons ensuite les deux experts qui auront travaillé sur le sujet : M. Sartorius, qui a déjà rendu son rapport, et le cabinet Secafi Alpha, l'expert des syndicats, qui devrait rendre le sien au mois de novembre. Il est important en effet que nous puissions connaître le point de vue des uns comme des autres, celui des dirigeants comme celui des salariés. Et ce qui est valable pour PSA l'est malheureusement dans bien d'autres secteurs, frappés par le chômage et les démantèlements d'entreprises.

Le plan de réorganisation de la production proposé par PSA est destiné à contrer les effets de la crise. Il se traduira, au total, par la suppression de 10 % des effectifs de la division automobile de PSA en France. La fermeture d'Aulnay, en 2014, entraînera la suppression de 3 000 emplois, et de 4 000 emplois indirects en Seine-Saint-Denis. PSA s'est engagé à reclasser ces 3 000 salariés : 1 500 à Poissy et 1 500 sur le site d'Aulnay dans des entreprises externes. 1 400 postes seront également supprimés sur le site de Rennes, ainsi que 3 600 postes de « cols blancs ». Heureusement, le site de Valenciennes-Hordain sera préservé.

La direction de PSA, que nous avons entendue, a mis en avant son patriotisme économique et expliqué qu'elle était confrontée à la surcapacité de production du marché européen.

Dans un tel contexte, le Gouvernement a présenté le 25 juillet 2012 dernier un plan de soutien de l'industrie automobile – renforcement du bonus écologique et augmentation de l'aide gouvernementale, qui passe de 2 000 à 4 000 euros pour les véhicules hybrides et de 5 000 à 7 000 euros pour les véhicules tout électrique. Ce plan mise sur les filières d'avenir, en particulier celle de la voiture électrique qui contribuera à lutter contre l'effet de serre.

Selon le rapport Sartorius estime que la restructuration du groupe est nécessaire tout en émettant des réserves sur le plan social présenté, à la fois sur le choix retenu de fermer l'usine d'Aulnay plutôt que celle de Madrid et sur les modalités de mise en œuvre du plan. Il préconise de limiter les mesures au strict nécessaire, de veiller à ce que le site de Rennes soit pérennisé, de mettre en place un accompagnement personnalisé pour les agents concernés, de ne pas réduire les effectifs à l'aveugle, de ne pas entamer le pôle R & D et de prendre garde aux conséquences qu'aura ce plan sur les sous-traitants.

L'ensemble de ces analyses et de ces propositions a trouvé un écho au sein du Gouvernement, chez les salariés, et bien sûr dans l'opinion, nos concitoyens étant très attachés à la filière automobile française et aux marques Peugeot et Citroën. Celles-ci font en quelque sorte partie de la famille et sont au cœur d'une industrie considérée comme un des fleurons de notre pays. En outre, même si ce sont les salariés de PSA qui ressentiront les effets les plus négatifs de cette crise, nous sommes tous conscients qu'un pays qui perd sa production industrielle perd ses emplois, dans la mesure où il ne peut plus faire vivre ses autres activités économiques.

**M. Franck Don, représentant la CFTC.** Il y a un peu plus d'un an, le projet de fermeture du site d'Aulnay était déjà dans les cartons de PSA. Le groupe nous a donc menti pendant plus d'un an en nous affirmant le contraire. Au mois de juillet dernier, nous avons

appris l'existence d'un plan social, qui ne concerne pas uniquement le site d'Aulnay et devrait entraîner la suppression de 8 000 postes.

Notre organisation syndicale participe aux comités d'entreprise des différents sites du territoire, aux comités centraux d'entreprise et au comité de groupe européen de PSA. Et nous nous doutions bien que la situation n'était pas au beau fixe. Mais comment le groupe en est-il arrivé là ?

Nous ne sommes pas des spécialistes, mais certaines erreurs stratégiques méritent d'être dénoncées.

Il y a quelques années, M. Jean-Martin Folz a tenu à porter notre capacité de production à 4 millions de véhicules par an, ce qui s'est traduit par une surcapacité potentielle dans les usines.

Aujourd'hui, nous pouvons nous interroger sur le bien-fondé de la stratégie qui a été retenue, à savoir la montée en gamme des véhicules. Au moins à titre personnel, je ne vois pas comment il est possible de vendre des véhicules haut de gamme dans un pays qui se paupérise. Par ailleurs, s'agissant de ces modèles, les Allemands ont une bien meilleure image de marque que la nôtre et il nous faudra quelques années pour inverser la tendance. Enfin, les véhicules haut de gamme se vendant surtout à l'international, à des volumes d'ailleurs moindres, l'entreprise n'aura-t-elle pas tendance à les produire en dehors du territoire ? Nous attendons que Secafi Alpha nous apporte des réponses à ces questions relatives à la stratégie du groupe.

Reste que pour le moment, nous sommes socialement en état d'urgence. PSA envisage de licencier 8 000 salariés et de fermer le site d'Aulnay en 2014. Mais pourquoi 8 000 et pourquoi 2014 ? Nous ne le savons pas. C'est une des raisons qui ont amené la CFTC à se positionner très clairement, avec l'ensemble des autres organisations syndicales, en faveur de l'expertise de Secafi Alpha.

M. Montebourg avait demandé, en parallèle, un rapport d'expertise à M. Emmanuel Sartorius. Mais avec tout le respect que j'ai pour lui, M. Sartorius n'est pas un expert, même s'il est un ingénieur des Mines très compétent. Qui plus est, il n'a pas eu les moyens de faire une expertise fine. Il n'a pas ouvert les livres de comptes de Peugeot, se basant sur les résultats mis sur la place publique par une entreprise du CAC 40. Il a rencontré M. Philippe Varin et M. Thierry Peugeot et s'est contenté de reprendre les documents présentés lors des CCE du groupe PSA. Nous avons été d'autant moins surpris du résultat que, je vous l'ai déjà dit, nous étions conscients que le groupe se trouvait dans une situation plutôt critique.

Nous attendons que Secaphi Alpha, dont c'est le métier, nous dise si l'état financier du groupe PSA justifie les mesures annoncées – nombre de licenciements, choix de la fermeture d'Aulnay et date de cette fermeture. Nous avons décidé que nous ne discuterions qu'à partir du moment où nous disposerions des résultats de cette expertise. Avant de prendre des remèdes, il faut avoir un diagnostic. Nous attendons donc le diagnostic de Secafi Alpha pour savoir quelle réponse apporter au mal dont souffre PSA. C'est la moindre des choses.

Bien sûr, le temps presse. Mais des salariés et des familles sont concernés et nous n'avons pas le droit d'aller plus vite que la musique. Ç'eût été différent si PSA n'avait pas attendu un an pour avouer que le groupe rencontrait des problèmes.

Je terminerai en ayant une pensée particulière pour les salariés du site de Rennes, dont on ne parle pas mais dont le reclassement risque d'être encore plus difficile que pour les salariés de la région parisienne, en raison de la situation du bassin d'emploi de l'Ile-et-Villaine. Ne nous focalisons donc pas sur la seule usine d'Aulnay. Le problème que rencontre PSA est global, et il doit être traité de manière globale.

**M. Christian Lafaye, représentant FO.** J'ai trente-sept ans d'ancienneté dans le groupe. Or c'est la première fois que je vois une situation pareille. Nous n'avons plus à nous interroger : PSA est vraiment malade !

Le groupe PSA, c'est environ 40 % des véhicules vendus en Europe et produits en France : 95 % des organes mécaniques (moteurs et boîtes de vitesse) fabriqués en France ; 25 usines en France, et à peu près 100 000 salariés.

Aujourd'hui, 10 % des effectifs risquent d'en sortir. Il est impératif de les accompagner, pour qu'aucun ne se retrouve sur le bas-côté. Cela étant, si rien n'est rapidement fait, les 90 % qui resteront seront plongés dans l'incertitude, s'agissant de leurs emplois.

On dit que la faute en revient à la crise. Cela n'est vrai qu'en partie : dans les dix dernières années, la stratégie de notre groupe a été plutôt médiocre.

PSA a contracté auprès de l'État un emprunt de 3 milliards, qu'il a remboursé par anticipation mais qui lui a coûté 300 millions d'intérêts. Il a investi trop tardivement en Russie, allant jusqu'à y perdre 4 000 euros par véhicule. Il devra attendre plusieurs années avant d'espérer un retour sur investissement.

Nous pouvons également déplorer des rachats d'actions, des distributions de dividendes – qui avoisinent le milliard ; des investissements dans les véhicules 4x4, avec Mitsubishi ; l'arrêt de la collaboration avec BMW ; l'arrêt de la production de la 1007, véhicule petit modèle.

On peut imputer ces erreurs stratégiques à 0,01 % des effectifs de PSA. En effet, les salariés qui sont sur les chaînes, les techniciens et les agents de maîtrise ne font qu'appliquer les décisions du Directoire. La faute revient à quelques dizaines, voire à une centaine de personnes.

Il faut par ailleurs prendre en compte le contexte européen. En 2007, 18 millions de véhicules étaient vendus sur l'Europe, tous constructeurs confondus. Aujourd'hui, ils ne sont plus que 14 millions. La différence représente à peu près l'équivalent de la production européenne de deux constructeurs comme PSA – pour vous donner une idée de l'importance de cette mévente.

Deux établissements connaissent une situation dramatique : celui d'Aulnay, où l'on annonce 3 000 suppressions d'emplois et celui de Rennes, où l'on en annonce 1 400. Comme le faisait remarquer mon collègue, on ne parle pas suffisamment de Rennes, qui se trouve dans un bassin déjà très touché par le chômage.

La réindustrialisation de ces deux sites est d'une importance majeure. Plus on attendra, moins on pourra sauver d'emplois. Notre groupe annonce qu'il pourrait réindustrialiser l'équivalent de 1 500 emplois sur Aulnay, soit la moitié des effectifs de ce site. Aujourd'hui, il faut refuser de dire qu'Aulnay fermera : Aulnay restera, mais fera peut-être autre chose.

Pour ma part, je travaille dans une usine où l'on ne monte pas de voitures, mais où l'on fabrique des pièces détachées.

Je formulerai quelques propositions.

On pourrait engager un plan CASA – de cessation d'activité de salariés âgés – à l'intention des plus anciens, qui sont usés, plutôt que de chercher à faire partir des jeunes.

De nombreux véhicules, qui ne sont pas fabriqués dans les mêmes conditions que sur notre territoire, sont réintroduits en Europe. Ne pourrait-on pas faire quelque chose ? C'est une question que j'adresse aux parlementaires que vous êtes.

On pourrait, par exemple, renforcer la publicité autour du slogan « Fabriqué en France ». À mon petit niveau, je distribuerai au Salon de l'automobile, à partir du 29 septembre, 300 000 à 400 000 documents sur ce thème.

Il faudrait également que nous connaissions la stratégie à cinq ans de PSA. Jusqu'à présent, on ne nous l'a pas expliquée. Or il est important de savoir exactement où l'on va.

Enfin, pour que nos véhicules se vendent bien, nous demandons pour eux une garantie à cinq ans.

**M. Ricardo Madeira, représentant la CFDT.** Merci de nous recevoir et d'écouter ce que la CFDT a à dire sur les annonces faites cet été par PSA.

Le rapport de M. Sartorius ne recèle aucun scoop. Il présente néanmoins l'avantage de lever certains doutes qui planaient sur le dossier PSA et sur les finances du groupe. La CFDT attend maintenant le rapport de l'expert mandaté par le CCE.

La situation de PSA est sérieuse et ce plan, comme d'ailleurs l'accord avec General Motors, vient sanctionner en catastrophe les impasses d'une stratégie contrainte par une gestion patrimoniale familiale, dans un contexte et sur un secteur automobile en pleine mutation. La priorité accordée aux actionnaires et aux rachats d'actions a conduit à faire l'impasse sur les investissements nécessaires au développement du groupe PSA à travers le monde. Pourquoi la France ne se doterait-elle pas d'une fiscalité sur les bénéfices qui augmente avec le versement des dividendes, et diminue avec les investissements dans l'outil productif ?

Outre les erreurs stratégiques de l'entreprise, tant dans le positionnement que dans son développement à l'international, il semble bien que la volonté de fermer le site d'Aulnay ait été actée depuis 2009, date à laquelle PSA, suite à une aide financière de la région madrilène, a décidé de produire la Citroën E3. Mais que l'on soit clair : l'acte coupable n'est pas de choisir un site par rapport à un autre, c'est de connaître la mort d'un site et de ne pas l'annoncer ! Quelles possibilités supplémentaires nous pourrions avoir, en France, si nous savions anticiper les difficultés ! L'exemple de Bosch Vénissieux montre que c'est possible.

Par ailleurs, la question de l'avenir du site de Rennes reste entière. Aucun scénario n'existe sur ses perspectives à moyen et long terme. Le site héritera-t-il, dans le cadre de l'alliance passée avec GM, de modèles de la plate-forme du constructeur américain ? Pour quels volumes de production et quand ?

Une rencontre avec nos amis syndicalistes américains de l'UAW le mois dernier a permis aux syndicats de s'organiser au niveau mondial pour que cette alliance ne se fasse pas contre les salariés mais bien avec eux. Le syndicat de GM n'a guère plus d'informations que nous, mais les choses sont en cours. Des syndicalistes brésiliens de la CNM-CUT et de Forza Sindical nous ont appris qu'une usine commune GM-PSA allait bientôt voir le jour. Des rencontres avec les syndicats d'Opel sont d'ores et déjà prévues.

Ce plan ressemble davantage à une opération de « sauve-qui-peut » basée sur des économies qu'à une rationalisation basée sur un diagnostic et sur des mesures visant à accroître l'efficacité de l'entreprise.

On ne raisonne qu'au niveau de l'Europe. Or si les constructeurs allemands, dont Volkswagen, utilisent mieux leurs capacités, c'est aussi parce qu'ils exportent. Un examen détaillé des possibilités, de la stratégie et des essais de PSA en matière d'exportation doit être mené et documenté.

Ce plan ne présente pas de stratégie pour contrebalancer la forte dépendance du groupe vis-à-vis des pays du Sud. De ce point de vue, la montée en gamme – avec la ligne DS de la marque Citroën, vantée par ailleurs – devrait être l'un des leviers pour conquérir l'Europe du Nord et développer l'exportation à partir de l'Europe, et donc de la France.

Les effectifs sont réduits de façon arbitraire. Pour les justifier, on se base sur des comparaisons avec nos concurrents. Mais il s'agit bien de couper dans les effectifs et de réduire les coûts sans engager de réflexion sur l'organisation de la structure sociale. Le mode de calcul des « sureffectifs » reste obscur et on ne sait rien des compétences à conserver et à faire évoluer. Dans l'électricité et l'électronique, de nombreux emplois sont supprimés. Mais de manière plus générale, on ne sait pas pourquoi tel ou tel type d'emploi a vocation à être supprimé.

Cette réduction des effectifs touche pour moitié la R & D, sans qu'on connaisse pour autant clairement les ambitions et les objectifs de la R & D de PSA, en propre comme dans le cadre de l'alliance. Quelles conséquences cela aura-t-il sur l'hybride, après la rupture avec BMW, sur l'électrification des véhicules, sur les motorisations et sur l'allégement des véhicules ?

Peut-être certains des effets de l'alliance ont-ils été d'ores et déjà intégrés dans le plan. Quand nous posons la question, personne ne nous répond. Quoi qu'il en soit, on peut craindre qu'une deuxième vague de réduction d'effectifs, qui pourrait toucher d'autres fonctions – comme, par exemple, les achats – n'intervienne quand tous les effets liés aux décisions de l'alliance auront été évalués.

Quelles conséquences auront les départs sur les conditions de travail des salariés maintenus en poste ?

Quel est le bilan du Plan de performance 2012, destiné à faire des économies ? On peut s'interroger sur la réussite de ce plan, au vu de la faiblesse des départs volontaires.

Toutes ces questions restent en suspens et pour l'heure sans réponse. Le rapport de M. Sartorius le confirme : il y a du dialogue social chez PSA sur la forme, mais pas sur le fond.

Nous avons remarqué par ailleurs que la question du coût du travail et de la compétitivité n'avait pas été abordée dans le rapport de M. Sartorius. C'est la preuve que le problème ne réside pas dans le coût du travail, mais bien dans le coût du capital.

Des solutions alternatives, industrielles et humaines, existent. Elles consisteraient à créer de nouveaux emplois dans des activités en lien avec le développement durable – l'électrique, le gaz, la déconstruction, le recyclage, etc. – pour soutenir toute la filière automobile.

Depuis 2003, la CFDT s'est engagée dans la reconnaissance des pénibilités subies tout au long de la carrière professionnelle. Ne vaudrait-il pas mieux ouvrir une négociation avec les partenaires sociaux, l'entreprise et des sous-traitants, afin de pouvoir faire partir des salariés usés par l'intensification du travail ? En contrepartie, l'entreprise s'engagerait à embaucher des salariés dans la filière automobile. Cela relève de sa responsabilité sociale.

**M. Serge Maffi, représentant le GSEA.** En qualité de délégué syndical du GSEA, auquel est rattaché le SIA, qui est la première organisation syndicale des établissements d'Aulnay et de Rennes, particulièrement touchés par ces mesures, je vous remercie de pouvoir m'exprimer ici.

En premier lieu, je tiens à insister sur le fait que le groupe PSA est profondément ancré dans le tissu industriel de notre pays, ce qui n'est pas le cas d'un autre constructeur national, qui a en partie abandonné le territoire français.

En 1998, PSA produisait dans le monde un peu plus de 2 millions de véhicules, principalement destinés au marché européen. Devant ce succès, le groupe s'est dimensionné pour passer à 4 millions de véhicules. Malheureusement, il n'a jamais été en mesure d'atteindre ce volume. Au mieux, il en a construit 3,6 millions, et l'année dernière, 3,5 millions, finissant par descendre du sixième au huitième rang mondial.

Il a pourtant pris des initiatives heureuses. Dans les années quatre-vingt-dix, à contre-courant des autres constructeurs, il a noué plusieurs accords de coopération. Cela lui a permis de développer le fameux moteur HDI, de renommée mondiale, alors que d'autres constructeurs, procédaient plutôt à des fusions-acquisitions qui n'ont pas toujours été fructueuses.

Malheureusement, les marchés européens, plus particulièrement ceux du Sud, se sont littéralement effondrés. Ce fut en particulier le cas dans les pays où PSA connaissait une pénétration importante : l'Italie, l'Espagne où nous étions les premiers et le Portugal. Le groupe y perdit des parts de marché. En Europe du Nord, qui est moins « chahutée », le groupe est malheureusement nettement moins présent.

Par ailleurs, PSA eut à faire face à la concurrence du marché des petits et moyens véhicules. Nous ne bénéficions pas de l'image de qualité des constructeurs allemands, malgré des études comparatives contradictoires qui démontrent que nos véhicules sont aujourd'hui au standard de qualité des véhicules allemands. Les petits et moyens modèles allemands ont donc empiété sur les plates-bandes de PSA. Il faut ajouter à cela la concurrence des Coréens, qui ont bénéficié récemment de la levée des barrières douanières. Le groupe PSA s'est donc trouvé fragilisé, d'autant plus qu'il est toujours trop dépendant de l'Europe.

PSA produit principalement en Europe de l'ouest, pratiquement en France, contrairement à d'autres constructeurs qui inondent la France mais produisent principalement voire exclusivement, s'agissant des petits ou moyens modèles, en Europe de l'Est. Cela explique sa surcapacité récurrente de 400 000 véhicules, soit l'équivalent de la production de deux usines terminales.

Nos patrons affirment que la montée en gamme est une nécessité. Nous voulons bien les croire, mais cette stratégie arrive beaucoup trop tard. Par ailleurs, les écarts de coût du travail limitent la compétitivité de ce qui est produit en France. Enfin, l'accélération de l'ouverture à l'international, qui s'est produite avec l'actuel président M. Varin, est elle aussi arrivée beaucoup trop tard.

Nous avons eu trois présidents successifs en six ans, M. Folz, M. Streiff et M. Varin, tous talentueux, mais qui ont suivi des orientations différentes. Cela nous a privés d'une vision dans la durée. Il me semblait particulièrement important de le souligner.

Le développement hors d'Europe a été réalisé principalement grâce aux bénéfices des usines françaises. Aujourd'hui, on en attendrait un retour. Malheureusement, il n'est pas encore au rendez-vous.

En second lieu, que pensons-nous des mesures annoncées ? Il y en a trop, elles vont trop vite et il faut attendre cette fameuse expertise.

Il y a un an, avait été médiatisé un rapport qui condamnait deux sites : Aulnay et Sevelnord. La situation de Sevelnord s'est redressée : fin août, un accord a été signé avec Toyota pour la production d'un nouveau véhicule.

Le problème est que notre direction a toujours réfuté ce rapport, le qualifiant de « document de travail interne ». Travaillait-elle sur d'autres orientations ? Jouait-elle la montre ? Espérait-elle un revirement du marché qui n'a jamais eu lieu ? La tension sur le site d'Aulnay est montée et la direction a dû « lâcher le morceau ». Était-ce le bon moment ? Ce n'est jamais le bon moment d'annoncer un tel plan.

Aujourd'hui, nous nous inquiétons de l'impact qu'auront ces 8 000 suppressions d'emplois, plus particulièrement sur le secteur de la recherche et développement, qui va payer un lourd tribut. Condamner la R & D, c'est hypothéquer l'avenir. Le moindre retard en ce domaine nous coûtera la première place.

Je terminerai, en troisième lieu, sur nos propositions.

Il faut en effet attendre l'expertise de Secafi Alpha pour reparler de la volumétrie et du timing. Aujourd'hui, nous condamnons ces 8 000 licenciements. Il faut trouver une solution pour que tous les salariés retrouvent un emploi. Nous devons tous nous faire les ambassadeurs des marques françaises et, pour ce qui nous concerne plus particulièrement, de Peugeot Citroën.

Au niveau européen, il faut essayer d'harmoniser les droits de douane, tant à l'exportation qu'à l'importation.

Il est par ailleurs fondamental de mettre un terme au dénigrement du diesel, qui serait à l'origine d'émissions de gaz à effet de serre. Or, sur ce sujet, les rapports sont



contradictoires. Aujourd'hui, la performance intrinsèque de la dépollution permet de produire des moteurs propres.

Il convient d'inciter les collectivités locales à accélérer les processus de réindustrialisation. Le temps presse. Il faut créer une instance tripartite pour en jaloner les différentes étapes.

Il faut mettre en place des mesures pour favoriser le départ de salariés âgés.

Il faut enfin aider les pôles de développement industriel. Ceux-ci permettent aux groupes de libérer des salariés pour qu'ils puissent apporter leurs compétences dans d'autres entreprises et améliorer la compétitivité de celles-ci. Le tissu industriel français en sortira gagnant.

**M. Jean-Pierre Mercier, représentant la CGT.** Pour comprendre ce qui se passe chez Peugeot, il faut avoir conscience que la décision de fermer l'usine d'Aulnay, pour ne parler que d'elle, remonte à plusieurs années, avant même février 2010, lorsqu'elle fut actée en comité de direction générale, au niveau du groupe. Cela signifie que l'argumentaire déployé aujourd'hui par Peugeot, M. Sartorius et d'autres, sur le fait que la santé financière du groupe serait fragile, est contestable. Le groupe a en effet enregistré en 2010 un record historique de ventes au niveau mondial et en 2011 il en a été de même, à 45 000 véhicules près, en raison du tsunami japonais.

PSA avance par ailleurs que ses ventes de véhicules au premier semestre de 2012 ont reculé de 240 000 unités. Il oublie de préciser – ou écrit en tout petit – qu'au premier semestre de 2012, il a été interdit de vente sur le marché iranien. Or c'était son deuxième marché : 450 000 véhicules à l'année, soit 225 000 véhicules tous les six mois. On comprend donc que, normalement, il aurait dû vendre, pendant ce deuxième semestre, 200 000 véhicules environ à l'Iran et qu'en conséquence, le recul qu'il met en avant n'aura été que de 40 000 véhicules. Cela ne suffit pas à justifier qu'il faut fermer Aulnay et licencier 1 400 salariés à Rennes.

Le rapport Sartorius, on l'a dit, reprend 99 % des arguments de Peugeot. Il est donc normal qu'il aboutisse aux mêmes conclusions.

Certes, on doit pointer du doigt les 6 milliards d'euros qui ont été versés aux actionnaires sous forme de rachats d'actions ou de dividendes, et qui auraient dû être réinvestis dans l'entreprise. Pour autant, est-ce aux salariés de payer la note ? Nous ne le pensons pas.

Y a-t-il eu des erreurs de stratégie ? Je ne pourrais pas vous dire s'il fallait ou non, par exemple, poursuivre notre coopération avec Mitsubishi. Nous n'en savons rien, dans la mesure où nous n'avons pas voix au chapitre concernant la stratégie du groupe. On nous demande simplement de travailler huit heures par jour sur les chaînes de production. Là encore, devons-nous payer la note parce qu'au plus haut niveau, on s'est trompé ? Nous ne sommes pas d'accord. C'est aux responsables de payer.

M. Sartorius a étudié la situation du groupe en se cantonnant à la branche de la production automobile, la branche PCA, qui a été mise artificiellement en déficit au premier semestre 2012. Il ne s'est pas penché sur sa situation bancaire, ni sur la situation de Gefco, son prestataire logistique, ni sur celle de Faurecia, son fournisseur officiel. Or ces trois

branches font de gros bénéfices. Comment peut-on imaginer que, dans ces conditions, le groupe soit en déficit ?

On peut rapprocher ses 3 milliards de dettes à ses 14 milliards de fonds propres et à ses 64 milliards de chiffres d'affaires. Les dirigeants grecs se satisferaient d'un tel rapport de sous-endettement ! On ne peut donc pas dire que Peugeot soit surendetté. Sa situation financière est extrêmement saine. Pourtant, le groupe a fait le choix de racheter un milliard de dettes sur les trois. Mais il ne l'a fait que pour mettre en déficit sa branche automobile afin de pouvoir expliquer à l'opinion publique le bien-fondé de la fermeture d'Aulnay et des 1 400 licenciements de Rennes.

Ce groupe privé a par ailleurs reçu des milliards d'aides publiques – subventions, crédit impôt recherche, etc. – dont le ministre Montebourg lui-même n'était pas en mesure de quantifier le montant. Elles lui ont été versées à fonds perdus, sans aucune contrepartie de maintien dans l'emploi. Comment le justifier ?

Nous avons obtenu la tenue d'une réunion tripartite. Tout le monde était d'accord : les pouvoirs publics, la direction de Peugeot et les syndicats. Mais Peugeot attend de cette réunion que vous mettiez à nouveau la main à la poche, que vous posiez sur la table d'énormes subventions publiques pour pouvoir fermer Aulnay et licencier les 1 400 camarades de Rennes sans avoir à déboursier pratiquement un seul centime.

De notre côté, nous avons l'intention de demander aux pouvoirs publics, comme nous l'avons demandé à François Hollande, de bloquer le plan de licenciement qui sera réactivé mi-décembre. Nous ne pouvons pas imaginer de négocier le couteau sous la gorge.

Le cheval de bataille du Gouvernement est la lutte contre le chômage. Nous sommes bien évidemment tout à fait d'accord avec lui : il faut alors arrêter l'hémorragie des licenciements. À ce propos, Philippe Varin a promis à Jean-Marc Ayrault qu'il n'y aurait pas de licenciements secs. Mais comment peut-on lui faire confiance ? Pendant treize mois, il a menti sans état d'âme aux commissions du Sénat et de l'Assemblée nationale, aux syndicats, aux salariés et à la France entière. Pour montrer que ce n'est pas un mensonge, écrivons dans un accord tripartite, signé par Peugeot, les syndicats et les pouvoirs publics, qu'il n'y aura effectivement pas de licenciements secs. Mais comment faire pour que personne ne se retrouve à Pôle Emploi ?

Bien sûr, des propositions existent. Par exemple, il reste à produire 450 000 C3, qui est la voiture la plus vendue dans le groupe. La produire sur le site d'Aulnay ne coûterait pas un centime à l'État ni à Peugeot et assurerait du travail à ses salariés jusqu'à la fin de 2016. Pourquoi la direction a-t-elle choisi de faire une croix sur Aulnay ?

Les syndicats ont choisi de ne faire une croix ni sur Aulnay, ni sur les 1 400 postes de Rennes. Beaucoup veulent nous enterrer vivants. Nous sommes un certain nombre à ne pas vouloir nous laisser faire. Nous interpellons les pouvoirs publics pour qu'ils interviennent et prennent le dossier en main, afin que le plan de licenciement soit réactivé mi-décembre et que l'on se mette sérieusement à négocier autour de la table.

**Mme Anne Valleron, représentant la CFE-CGC.** Je vous remercie de m'avoir invitée et vous précise d'emblée que l'encadrement commence aux chefs d'équipes, aux techniciens et aux contremaîtres.

Pour éviter de reprendre ce qu'ont déjà dit mes collègues, je procéderai par observations, autour des quatre thèmes qui ont déjà été abordés, à savoir : ce plan n'est pas acceptable en l'état ; il doit être renégocié ; les actionnaires sont responsables et coupables ; il faut agir, que pouvons-nous faire ?

Premièrement, ce plan n'est pas acceptable en l'état. Il ne s'agit pas d'un plan de restructuration, à l'exception de la partie industrielle dont on vous a longuement parlé. On nous propose en effet une restructuration de la production de la C3 et des véhicules du segment B. Mais pour tout le reste, il s'agit d'un plan de suppression d'emplois. Un véritable plan de restructuration supposerait qu'on ait défini une cible, qu'on la connaisse et qu'on travaille ensemble sur les moyens de l'atteindre. Or aucune cible n'a été définie.

Par ailleurs, il n'a pas été justifié en termes de nombre de suppressions d'emploi. Les cibles du point de vue de l'effectif final ne sont pas définies précisément. Les chiffres dont nous disposons sont contradictoires. Notre expert devra se pencher sur les points suivants : combien étions-nous au départ du plan ? Combien devons-nous être à la fin ? Quelles activités peuvent être intégrées dans notre entreprise ? Si nous y travaillons tous ensemble, le nombre des suppressions d'emplois devrait diminuer.

Deuxièmement, ce plan doit être renégocié. On peut même dire que, pour le moment, il n'a pas été négocié. En effet, il a seulement été présenté dans un premier CCE, et c'est à cette occasion que l'ensemble des organisations syndicales a voté une expertise destinée à nourrir des discussions complémentaires. De fait, nous attendons le rapport du cabinet Secafi Alpha, qui portera sur l'aspect économique de la question et sur les mesures d'accompagnement des salariés.

Troisièmement, les actionnaires familiaux sont responsables et coupables. C'est du moins ce que j'ai entendu. Mais ce n'est pas moi qui leur reprocherait d'avoir maintenu 48 % de la production de véhicules et 85 % de la production des organes en France. J'ai noté qu'un autre constructeur français, dont l'État a été longuement actionnaire majoritaire, n'était pas dans la même situation. Je me garderai donc bien de jeter la pierre aux actionnaires familiaux de PSA.

Quatrièmement, il faut agir. Que pouvons-nous faire ?

Je constate que les salariés ne se sentent pas bien du tout. Ils n'ont pas de vision de ce qui va se passer demain. Tout s'écroule pour eux. Ils nous interrogent sur le plan social et sur ce qu'ils vont pouvoir faire. Sur les deux sites les plus concernés, Aulnay et Rennes, je rejoindrai mes collègues : le bassin d'emploi rennais, sur le plan industriel et automobile, est beaucoup plus restreint que celui de l'Île-de-France.

Les salariés s'intéressent aux critères d'ordre des licenciements. Or ces critères d'ordre privilégient l'ancienneté. Seront donc d'abord concernés des salariés âgés qui n'ont pas toujours bénéficié des conditions de travail que nous connaissons aujourd'hui, dont les capacités sont restreintes, et pour lesquels nous devons imaginer ensemble des solutions – par exemple des congés de fin de carrière, prenant en compte la pénibilité.

Il faut également encourager l'achat français. Je ne pense pas que la direction du groupe, ni les actionnaires, auraient l'idée de ne pas fabriquer des véhicules qu'ils pourraient vendre. Mais pour vendre, il faut des acheteurs. Est-ce que les véhicules hybrides que l'on est en train de favoriser trouveront des acheteurs, compte tenu de leur coût ?

Sommes-nous dans un contexte d'évolution structurelle de la demande ou simplement dans un creux conjoncturel ? Est-il cohérent de se lancer dans le développement écologique et responsable si l'on continue, par ailleurs, à encourager tout et son contraire ?

Posons-nous ensemble ces questions et pensons, avant tout, aux salariés.

Nous voudrions construire des solutions pour que chaque salarié ait un point de chute. Cela devrait figurer dans le plan. Nous devrions pouvoir utiliser les accords de branche de la métallurgie et les accords d'entreprise, qui permettent des détachements temporaires. Plus généralement, il nous faudra exploiter toutes les pistes, afin d'éloigner l'épée de Damoclès qui menace chacun des salariés du groupe.

Vous pouvez faire quelque chose en réfléchissant à la pénibilité, aux moyens de freiner les importations, ou tout au moins à une contrepartie qui permettrait d'aider tous les fabricants français. Car si c'est l'automobile qui est aujourd'hui touchée, demain ce sera l'ensemble de l'industrie, comme l'a rappelé en introduction le président de la commission.

Il faut prendre le taureau par les cornes. Je souhaite que les collectivités locales, l'État, les partenaires sociaux et l'entreprise se mettent effectivement autour d'une table, non pas pour bloquer le plan, mais pour trouver des solutions aux problèmes de chaque salarié.

Bloquer le plan n'a pas de sens, si nous n'avons pas de clients pour nos voitures. Travaillons ensemble pour que nous puissions attirer plus facilement les clients, produire en France, créer de l'emploi de transition, accompagner chaque salarié du groupe, notamment les plus âgés dont nous devons prendre en compte les conditions de travail.

**M. Daniel Goldberg.** Je remercie le président d'avoir organisé cette audition : il était en effet normal d'entendre les représentants des salariés après avoir entendu Philippe Varin. Ce qui transparaît avant tout dans le propos des organisations syndicales, c'est leur absence de confiance dans le dialogue social au sein de l'entreprise, ainsi que leur incompréhension de la méthode employée pour justifier le nombre d'emplois touchés par le plan de restructuration, qui s'élève à huit mille, sans compter les intérimaires et les sous-traitants, également affectés. Ce manque de confiance s'explique par le fait que cette décision a été prise il y a au moins un an. En accord avec la direction de PSA, le gouvernement précédent avait fait des déclarations lénifiantes jusqu'au 6 mai dernier, indiquant qu'il n'y aurait pas de plan social et que le site d'Aulnay ne serait pas fermé. Cette année a donc été perdue, tant pour les salariés que pour le nécessaire redressement de l'entreprise.

Quelle stratégie la direction de PSA souhaite-t-elle à présent mettre en œuvre ? L'ensemble du groupe a manqué son développement à l'échelle internationale et est en outre trop dépendant à l'égard des marchés des pays du sud de l'Europe. Le positionnement de gamme de PSA par rapport à celui des concurrents existant dans notre pays pose question. Personne n'est en mesure de nous informer du contenu de l'accord conclu dans la précipitation avec General Motors. Ainsi la C5 va-t-elle est transférée vers l'usine Opel de Bochum ?

Ce n'est pas parce qu'Aulnay-sous-Bois se trouve dans ma circonscription que je ne me préoccupe pas des salariés des sites de Rennes, Poissy et Madrid. En dépit du plan proposé par la direction, je ne suis pas certain de la pérennité du site de Rennes. Sur ce point, je vous prie d'excuser notre collègue, Mme Marie-Anne Chapdelaine, qui ne pouvait être présente ce

matin. De même, supprimer des postes dans le domaine de la recherche et développement sans en expliquer l'objectif pose un problème de stratégie.

Par conséquent, les députés du groupe socialiste républicain et citoyen partagent la position du Gouvernement et estiment ce plan inacceptable en l'état. Celui-ci doit être négocié et non pas renégocié. Qui plus est, le fait que la production industrielle doive cesser sur le site d'Aulnay-sous-Bois ne figure pas dans le rapport Sartorius.

Le premier objectif que je souhaite promouvoir est celui du « zéro salarié à Pôle Emploi », qu'il s'agisse des salariés directement employés par PSA – 3 000 à Aulnay-sous-Bois et 1 400 à Rennes –, ou des 3 600 emplois touchés dans le secteur diffus. La question de la pérennité de l'ensemble de la filière automobile française se pose également aujourd'hui. Nous avons en effet largement ouvert nos portes à la Corée au cours de ces dernières années. J'approuve d'ailleurs les propos tenus hier par Arnaud Montebourg sur la nécessité pour Renault, deuxième constructeur national, de réinvestir en France. Je partage l'idée qu'il faut attendre le rapport commandé à Secafi, cabinet d'experts indépendants désigné par les organisations syndicales, pour se prononcer sur la situation financière du groupe. Les réunions tripartites faisant suite à la réunion organisée avec le Président de la République doivent être mises en place entre les représentants des salariés, ceux de la direction et les élus locaux. Enfin, créée le 31 juillet dernier par la Conférence des présidents, la mission d'information sur les coûts de production en France<sup>(1)</sup>, permettra aussi à l'Assemblée nationale de réfléchir au sujet de manière plus globale.

**M. le président François Brottes.** A l'initiative de notre commission, la Conférence des présidents a en effet donné son aval à la création de cette mission qui ne sera pas uniquement focalisée sur la question du coût du travail et des salaires mais prendra également en compte bien d'autres domaines tels que la recherche, la formation, la logistique, la sécurité, l'environnement, l'énergie... Ce travail parlementaire sera ainsi fondé sur une vision élargie des choses. Nous avons en effet l'habitude de porter des œillères et de ne prendre en considération qu'un seul de ces aspects.

**M. Antoine Herth.** Je salue l'initiative, prise par notre président, d'inviter des représentants des organisations syndicales de PSA à s'exprimer devant notre commission. Le groupe UMP est fort satisfait de bénéficier d'une telle diversité de points de vue. Le choc qu'a constitué l'annonce du plan de restructuration de PSA et la perspective de la suppression de certaines de ses usines nous obligent à adopter des regards croisés sur la réalité industrielle qui s'impose à nous. Il s'agit en effet de trouver les pistes et les solutions adéquates, d'assurer l'avenir du groupe PSA, ainsi que de définir une stratégie fondamentale permettant d'accompagner l'industrie française.

Eu égard à l'état de santé de PSA, vous avez tous évoqué les volumes de production : qu'en est-il de l'équilibre de son compte d'exploitation ? S'il est positif de vendre un grand nombre de véhicules, encore faut-il réaliser des marges sur ces ventes. De surcroît, quel est le périmètre de cette restructuration ? J'ai cru comprendre que la filiale Gefco allait être mise en vente : d'autres parties du groupe seront-elles concernées par cette opération ?

Le reclassement est extrêmement important, notamment sur le site de Mulhouse, situé dans ma région, l'Alsace. Les collectivités territoriales sont prêtes, bien entendu, à

---

<sup>(1)</sup> La mission d'information sur les coûts de production en France a tenu sa première réunion le 25 septembre 2009.

accompagner les reclassements en facilitant la recherche de nouvelles fonctions au profit de futurs anciens salariés de Peugeot, entreprise dont la signature est prestigieuse au sein du bassin industriel.

J'ai été surpris qu'à aucun moment, vous n'ayez abordé la question du *low cost*, l'occupation de ce créneau commercial ayant constitué l'une des « réussites » de l'autre constructeur national qui, lui, ne s'est pas uniquement concentré sur la production haut de gamme. Quelle stratégie proposer pour occuper ce terrain ? Afin de développer des véhicules hybrides, l'exemple de Toyota ne serait-il pas le plus intéressant ? Quels enseignements tirer de cette expérience en France ?

Enfin, de manière structurelle, je constate que M. Arnaud Montebourg a décidé de privilégier le chômage partiel, décision qui ressemble étrangement à ce que préconisait déjà le rapport sur l'emploi et la compétitivité. Ainsi, face à un choc d'une telle ampleur, il semble que les pouvoirs publics cherchent leurs marques : quelle doit être la priorité ? Il leur sera difficile d'accorder des primes, étant donné l'état de notre budget. Le Gouvernement fait des efforts pour soutenir le développement du véhicule hybride : encore faut-il qu'en face, le consommateur soit prêt à délier la bourse. Faut-il continuer à accompagner la recherche et développement ? Ne faut-il pas diminuer le coût de la main-d'œuvre – je ne parle pas ici du salaire en lui-même mais d'un transfert d'assiette des charges sociales – afin que ce coût redevienne compétitif par rapport à celui de nos concurrents européens ?

**M. Marc Dolez.** Au nom du groupe GDR, je souhaite d'abord souligner le courage et l'esprit de responsabilité des salariés qui, en dépit du contexte extrêmement difficile dans lequel ils se trouvent et des graves menaces qui pèsent sur leur avenir, continuent à assurer la production.

Vous avez tous souligné le fait que PSA manque de vision de long terme et de stratégie à cinq ans. La direction met aujourd'hui en avant la baisse conjoncturelle des immatriculations. Cependant, le jour où celles-ci reprendront, comment assurera-t-on la production si, dans l'intervalle, on a supprimé des emplois et fermé des sites ?

Il est possible de produire 450 000 C3 d'ici à 2016 sur le site d'Aulnay : dans ces conditions, pourquoi fermer ce site en 2014 ? Cette question, qui a été posée à Philippe Varin, reste sans réponse. Il nous faut refuser l'idée selon laquelle le site d'Aulnay va fermer. En tout état de cause, c'est évidemment à PSA qu'il revient d'organiser la réindustrialisation du site.

Étant donné la situation actuelle, quel rôle l'État doit-il jouer dans le contrôle des aides publiques accordées au groupe au cours des dernières années et des compensations qu'il conviendrait d'exiger en contrepartie ? Il ne peut y avoir de réunion tripartite valable et efficace sans moratoire sur les licenciements.

Enfin, étant donné le défaut de stratégie de PSA, nous prévoyons, dans le cadre de nos propositions de loi, d'accorder de nouveaux droits aux salariés ainsi qu'aux organisations syndicales, afin qu'ils disposent effectivement d'un droit de regard sur la stratégie de l'entreprise, et de la possibilité de s'opposer aux licenciements infondés et afin que l'examen des propositions et contre-propositions des organisations syndicales soit rendu obligatoire.

**M. Thierry Benoist.** Comme l'ensemble de mes collègues, j'apprécie cette audition et souhaiterais saluer les interventions des différents représentants syndicaux qui se sont exprimés avec lucidité et clairvoyance.

Je reprendrai l'expression de M. Serge Maffi du « trop de mesures et trop vite ». Je ne suis pas un expert en stratégie industrielle automobile. Cependant, ma circonscription est située en Ille-et-Vilaine, département qui vit au rythme de notre industrie automobile depuis une cinquantaine d'années. Depuis trop longtemps déjà, nous vivions dans la crainte de ces annonces de refondation, de redimensionnement et de restructuration.

Je m'étonne que l'un des représentants syndicaux ici présent ait indiqué que M. Emmanuel Sartorius n'était pas un expert. J'ai, pour ma part, pris le temps de lire tout son rapport et de m'en faire faire une synthèse afin de comprendre son propos. Je m'exprime donc à partir de la lecture de ce qui nous a été présenté comme un rapport d'expert, du dialogue que nous avons eu avec Philippe Varin en juillet et de vos propos, messieurs.

La compétitivité ne relève pas d'un problème de qualité des salariés de l'industrie. Les problèmes de compétitivité existent réellement : c'est pourquoi la mission d'information qui a tenu sa réunion constitutive hier nous éclairera sur les coûts de production en France, notamment sur ceux de l'industrie. M. Philippe Varin nous a expliqué au mois de juillet que 58 % des achats de matières premières servant à construire une automobile proviennent de France. Il estime donc avoir un problème de compétitivité – étant donné le moindre coût des pièces provenant d'Europe de l'Est, de Chine ou d'autres continents. Dans son rapport, Emmanuel Sartorius explique que le marché mondial est représenté à 48 % par la Chine, l'Europe n'en constituant plus que 26 %. Or notre continent représente le premier client du groupe PSA, dont les difficultés peuvent par conséquent s'expliquer par la diminution du nombre de véhicules Europe – de 16 millions en 2007 à 13 millions en 2011. Par ailleurs, le rapport Sartorius évoque la Corée : le traité de libre-échange en vigueur depuis juillet 2011 est tel que l'Europe importe six fois plus de véhicules qu'elle n'en exporte.

Dans son rapport, Emmanuel Sartorius indique que la situation financière du groupe PSA est globalement bonne. Certes, il met en lumière des irrégularités concernant certaines affectations de dividendes, mais tout en précisant que cela fait partie de la pratique habituelle des grands groupes.

Quant au marché européen, le rapport Sartorius indique qu'il arrive à saturation. Il convient donc de trouver des pistes de réindustrialisation de l'ensemble des sites concernés.

Le dialogue doit se poursuivre avec Philippe Varin et le groupe PSA afin de réindustrialiser les sites concernés. En effet, un Français sur dix a un emploi lié à l'automobile.

Au lieu d'avancer le départ à la retraite de ceux qui ont commencé à travailler à un âge donné, je souhaiterais que, dans le cadre de la refonte d'une filière aussi importante que l'automobile, le Gouvernement travaille avec le groupe à l'élaboration de dispositions spécifiques de départ à la retraite ou en préretraite de manière accompagnée et anticipée, indépendamment du dispositif-cadre de retraites existant actuellement.

Enfin, dans la mesure où cette activité industrielle automobile est ancrée dans nos territoires, l'État — en particulier le préfet de région — et les collectivités territoriales doivent coordonner localement la stratégie de toute la filière, en y incluant les équipementiers et les fournisseurs, afin de réaffirmer que la réindustrialisation est une priorité sur les sites concernés.

**Mme Michèle Bonneton.** Je remercie le président de la commission et les représentants des organisations syndicales pour cette audition qui nous permet de disposer de différents points de vue sur la situation de PSA. Il semble que l'une des composantes du drame que vivent les salariés du groupe à Aulnay soit l'absence totale d'anticipation.

Ainsi n'aurait-on pas pu prévoir dans le passé la construction de véhicules moins consommateurs – déjà possible techniquement depuis quelques années ? Pourtant, l'entreprise s'est contentée de continuer à produire les modèles qui marchaient le mieux. De même, n'aurait-il pas fallu s'orienter beaucoup plus tôt vers la construction de véhicules électriques et hybrides ? En effet, d'autres groupes sont pionniers en ce domaine et parviennent fort bien à vendre. De surcroît, l'avenir des salariés n'a pas non plus été anticipé : les difficultés de PSA et son plan de licenciement n'ont en effet été annoncés que très tardivement. Nous avons à cet égard bien compris qu'il convenait de ne pas aborder ces sujets en période électorale. C'est fort regrettable car il eût été intéressant d'en discuter à cette époque.

Quels reclassements envisagez-vous pour les salariés ? Est-il réellement possible de créer une nouvelle dynamique industrielle dans les bassins d'emploi d'Aulnay et de Rennes ? Le déménagement d'un grand nombre de salariés est en effet toujours problématique pour ne pas dire dramatique. Cela prendra du temps, bien entendu. PSA dispose-t-il de moyens pour œuvrer en ce domaine ? Il est en outre fort regrettable que la recherche et développement soit délaissée alors qu'elle est une composante essentielle de l'avenir de l'entreprise.

Des erreurs stratégiques n'auraient-elles pas pu être évitées si la gouvernance de l'entreprise avait été différente et si le dialogue social y avait été de meilleure qualité ? Des représentants des salariés ne devraient-ils pas pouvoir siéger au sein du conseil d'administration de l'entreprise et y disposer de voix délibératives ? Voilà qui constituerait un réel progrès pour la conduite des entreprises. Cette pratique existe en Allemagne et y fonctionne plutôt bien. Ne serait-il pas temps de mettre en place cette nouvelle culture dans notre pays ?

De même, étant donné la situation telle qu'elle nous a été présentée, il nous paraît indispensable d'organiser des négociations tripartites chez PSA, et important de prendre le temps nécessaire pour définir le plan social. Il est en outre très dommageable que, par le passé, toutes les aides accordées par l'État à la société n'aient jamais fait l'objet de contreparties telles que l'assurance du maintien des emplois.

Lorsque nous l'avons auditionné en juillet, Philippe Varin nous a indiqué que l'interruption des échanges avec l'Iran avait coûté 100 millions d'euros par an à PSA et que cela n'avait rien à voir avec son rapprochement avec General Motors. Qu'en pensez-vous ?

**M. Éric Straumann.** Peugeot est une entreprise très ancrée dans le tissu industriel français car elle possède un savoir-faire incontestable, notamment en matière de moteurs diesel, et contribue au rayonnement économique de notre pays. Or, sa situation est très grave : PSA a en effet perdu 25 % de son chiffre d'affaires au cours des cinq dernières années et perd 200 millions d'euros par mois depuis 2011.

Dans ce contexte, quel est votre avis quant au plan automobile annoncé par le Gouvernement ? Quelles en sont les forces et les faiblesses ? Que pensez-vous de la suppression de la TVA anti-délocalisations – proposition qui visait à lutter contre la concurrence étrangère ? Quel est l'impact de la mise en place des pôles « Véhicule du Futur », notamment à Mulhouse et Montbéliard ?



**Mme Frédérique Massat.** Le tribunal de grande instance de Paris a décidé que le plan social de PSA n'avait pas à être suspendu pour vice de forme : pourriez-vous commenter cette décision et nous indiquer quelles suites vous comptez y donner ?

Toyota a annoncé son intention d'investir 125 millions d'euros dans son modèle Yaris et a indiqué avoir obtenu le label « origine France garantie ». Le responsable de Toyota Europe considère en outre que l'entreprise n'a pas de problème de coûts salariaux et affirme que les économies de main-d'œuvre réalisées dans un pays à bas coût peuvent être entièrement contrebalancées par les coûts logistiques. Voilà un discours différent de celui du producteur français. Enfin, la plupart d'entre vous doutez de l'objectivité du rapport Sartorius dans lequel on lit cependant que « l'Histoire aurait pu être écrite de façon différente si la direction de PSA avait entamé en amont un dialogue transparent avec les partenaires sociaux et les pouvoirs publics pour aboutir à une réflexion partagée sur l'avenir des sites industriels du groupe » : est-il trop tard pour mettre en œuvre une telle proposition ?

**M. Dino Cineri.** Je remercie le président d'avoir invité les partenaires sociaux. Le partenariat entre PSA et General Motors ne risque-t-il pas d'entraîner l'abandon du savoir-faire des véhicules haut de gamme sur notre territoire ? Le site de construction de ces véhicules sera-t-il français ?

Le recours en référé des organisations syndicales de PSA a été rejeté hier par le TGI de Paris : quelles conséquences en tirez-vous ? Avez-vous des suggestions de réorganisation à formuler, étant donné que les pertes – colossales – du groupe s'élèvent à près de 819 millions d'euros au premier semestre ?

**M. Henri Jibrayel.** Je salue et félicite les organisations syndicales, aujourd'hui confrontées à une direction qui donne l'impression que le dossier est ficelé d'avance. La situation manque d'ailleurs de transparence et de vision d'avenir.

Dans le haut de gamme, PSA ne peut concurrencer BMW, Audi, etc. Cependant, n'aurait-on pu se lancer dans ce domaine ?

Sans faire d'anticipations, pourriez-vous cependant aborder la question de la pyramide des âges ?

M. Jean-Pierre Mercier a abordé les 650 000 C3 prolongées jusqu'en 2016 : pourquoi le groupe n'accepte-t-il pas de les fabriquer ?

Enfin, 40 % des véhicules produits en Europe sont vendus en France : il existe donc un potentiel. Dans ces conditions, pourquoi fermer le site d'Aulnay ?

**M. Franck Reynier.** La situation est critique : il relève donc de notre responsabilité d'agir. Les questions de compétitivité et d'innovation sont posées : les véhicules hybride et électrique constituent en effet des choix d'avenir. Il nous faut donc réaffirmer la nécessité pour l'État de soutenir l'industrie automobile ; le Gouvernement ne peut se contenter de commenter le passé. En tant qu'acteurs majeurs de cette entreprise, pourriez-vous formuler des propositions pour améliorer la compétitivité et la stratégie du groupe ?

**Mme Marie-Noëlle Battistel.** Comment les débats en cours relatifs à la restructuration intègrent-ils la question des fournisseurs et des sous-traitants ? Que savez-vous de l'hypothèse de développement du groupe au Brésil ? Quel est l'avenir de l'innovation et de

la recherche chez PSA ? Qu'en est-il des hypothèses de développement fondées sur les nouvelles technologies favorables à la transition énergétique ?

**Mme Isabelle Le Calennec.** Je retiens les remarques que vous avez formulées quant au coût du travail et à la compétitivité, à la recherche et développement et à l'harmonisation européenne. Je vous invite à être à nos côtés lorsque nous exhortons le Gouvernement à travailler sur ces sujets qui constituent une clef de sortie de crise. Je partage votre préoccupation concernant les salariés les plus âgés et la pénibilité, ainsi que votre volonté de « ne laisser personne sur le bord de la route ». Cependant, c'est leurrer l'opinion publique que d'affirmer qu'aucun des salariés concernés ne se retrouvera chez Pôle Emploi. C'est également faire peu de cas des employés de cette agence dont le métier consiste précisément à leur retrouver un travail. En Ille-et-Vilaine, PSA va devoir verser plusieurs millions d'euros au fonds de revitalisation qui contribuera à créer des emplois dans des entreprises se développant sur ce bassin. Je vous invite à participer à l'exercice de redistribution de ces fonds. Dans ce département, les autorités publiques œuvrent ensemble à la sécurisation des parcours professionnels. Il s'agit d'ailleurs d'un bassin où les entreprises cherchent à embaucher des salariés. Si l'on développe les formations et que l'on offre des perspectives aux salariés, on évitera ainsi les drames, notamment à Rennes. J'espère que les élus et les organisations syndicales travailleront de concert afin de redonner des perspectives aux salariés.

**M. le président François Brottes.** J'espère que vous prendrez toute votre part à la mission d'information sur les coûts de production.

**M. Frédéric Barbier.** Dans ma circonscription, le site de Sochaux vient de célébrer son centenaire. Le marché des véhicules neufs est stable en France, mais en crise dans le sud de l'Europe où PSA est tout particulièrement placé. Même s'il faut continuer à produire des véhicules d'entrée de gamme et de milieu de gamme, PSA est monté en gamme sur certains modèles tels que les DS4 et DS5, les 508, 3008 et 5008.

Qu'en est-il du développement de l'entreprise à l'échelle internationale ? Peugeot est totalement absent en Amérique du Nord. En outre, sur ce marché, une voiture sur quatre est allemande et une voiture sur quatre est sans doute coréenne ou japonaise. L'alliance entre PSA et GM peut-elle présenter une opportunité ? La stratégie retenue par Peugeot en matière de véhicules hybrides et de diesel ne présente-t-elle pas un risque pour l'avenir ?

**M. Alain Marc.** En matière stratégique, les constats diffèrent selon les représentants des organisations syndicales, les uns considérant par exemple la montée en gamme des modèles comme l'un des facteurs d'explication des difficultés de PSA tandis que les autres y voient, au contraire, un moyen pour cette société de se sortir d'affaire.

La confiance, évoquée à plusieurs reprises, ne pourrait-elle pas se substituer à la confrontation ? S'il faut traiter la situation des salariés dans l'urgence et avec beaucoup d'attention, ne conviendrait-il pas d'en profiter pour refonder les rapports sociaux au niveau national en s'inspirant de certains pays voisins fort dynamiques, et, ainsi, cesser de penser que les uns et les autres ne peuvent converger pour rendre l'économie plus dynamique ?

**Mme Clotilde Valter.** M. Ricardo Madeira a indiqué que le plan proposé par le groupe ne constituait pas une réponse industrielle adaptée à la situation ni à l'évolution du marché international. La voie sur laquelle nous nous engageons pourrait donc être

catastrophique. Le fait que trois patrons se soient succédé aussi rapidement au sein de la direction est porteur de conséquences sur la stratégie de l'entreprise.

**M. Denis Baupin.** Ce n'est pas aux salariés de subir les conséquences de l'absence de vision stratégique des dirigeants de l'industrie automobile. Nous partageons d'ailleurs nombre des constats que vous dressez sur cette absence de stratégie et estimons que l'industrie automobile – c'est-à-dire celle des véhicules motorisés individuels – a un avenir, en tant que complément des moyens de transport en commun. Cependant, étant donné les perspectives d'augmentation des cours du pétrole, une transition énergétique est nécessaire.

Le diesel pose des problèmes de santé publique, d'importation et d'image à l'exportation. En effet, de nombreux pays refusant les véhicules diesel associent Peugeot à ce carburant et ne souhaitent donc pas importer sa production. Qu'en pensez-vous ?

**M. Michel Lefait.** Quelle place donner chez Peugeot à un petit véhicule économe qui soit réellement à la portée des Français les plus modestes – véhicule qui reste à inventer ? Le groupe doit-il faire de la production électrique et hybride un axe fort de sa politique à venir ? Si oui, dans quelles proportions ?

**M. Daniel Fasquelle.** Il convient d'agir sur plusieurs leviers. Le premier est celui du positionnement de l'entreprise sur le marché et de son organisation interne.

Il nous faut urgemment organiser un débat national sur l'amélioration de la compétitivité française, qui constitue un deuxième levier. En la matière, nous avons fait des propositions en faveur d'accords compétitivité-entreprise et de la TVA anti-délocalisations et attendons à présent les propositions du Gouvernement.

Par ailleurs, les déclarations des uns et des autres influent sur le climat dans lequel évolue la situation. Ainsi convient-il de ne pas susciter de faux espoirs chez les salariés : à cet égard, les déclarations du Président de la République du 14 juillet n'étaient guère responsables. Il convient également de ne pas s'en prendre au groupe et à ses dirigeants, comme l'a fait Arnaud Montebourg. Dans un quotidien, ce matin, un chef d'entreprise explique qu'il hésite à créer une entreprise en France car il y règne un climat anti-réussite. De même, le moment me paraît mal choisi pour engager un débat sur le diesel alors que le groupe est en pleine restructuration.

Enfin, que pensez-vous des propositions d'Arnaud Montebourg sur les véhicules électriques ? Permettront-elles de sauver l'industrie française ? Je les estime pour ma part de peu d'impact.

**Mme Marie-Lou Marcel.** Lors de son audition, Philippe Varin a indiqué que le groupe avait perçu trois milliards d'euros d'aides d'État entre 2008 et 2009, auxquels s'ajoutent les 500 millions d'euros prêtés par la Société de financement de l'économie française. Il a indiqué que la contrepartie implicite de ces aides était le maintien de l'activité et des emplois en France. Que pensez-vous de ces aides et de leur utilisation ?

Vous affirmez que la recherche et développement est hypothéquée alors que lors de son audition, Philippe Varin a indiqué que le groupe y consacrait deux milliards d'euros par an et qu'il bénéficiait de 85 millions d'euros au titre du crédit impôt recherche. Ces sommes vous paraissent-elles insuffisantes ?

Quant au « fabriqué en France », le prix payé par PSA à ses sous-traitants a baissé de 30 % sur cinq ans. Que pensez-vous de la sous-traitance ?

**Mme Pascale Got.** Vous avez été déboutés par le tribunal de grande instance : pensez-vous poursuivre vos actions en justice ? La première réunion tripartite aura lieu le 15 octobre prochain : qu'attendez-vous précisément de cette réunion, sachant que la direction de PSA n'accepte de négocier que sur la revitalisation des sites ? Comment comptez-vous imposer votre ordre du jour ?

**M. Alain Suguenot.** N'est-il pas contradictoire de venir soutenir l'automobile alors que par ailleurs, nous faisons tout pour empêcher les véhicules d'entrer dans nos villes et pour décourager les automobilistes ? N'est-il pas contradictoire également que PSA ait envoyé en Chine et sur les marchés émergents ses vieux modèles bas de gamme alors que ces marchés sont probablement plutôt demandeurs de recherche et développement et de développement industriel ?

Le blocage du plan social est-il un préalable non négociable à la réunion tripartite obtenue par les organisations syndicales ? Qu'en est-il de la négociation préalable et de l'accord sur la méthode réclamés par certains ?

**Mme Annick Le Loch.** Pourquoi ne parvenons-nous pas, en France, à mettre en place un dialogue social approfondi permettant d'anticiper ce type de situations ?

En juillet dernier, Philippe Varin a indiqué qu'une solution serait trouvée pour chaque salarié et qu'il n'y aurait pas de « salarié laissé au bord de la route » : y croyez-vous ? Voilà qui me rappelle la situation du groupe Doux – dont mille salariés ont été licenciés sans qu'aucune proposition ne leur ait été faite par les responsables de l'entreprise.

**Mme Corinne Erhel.** Le plan social annoncé constitue non seulement un traumatisme pour les salariés mais aussi de lourdes pertes de compétences humaines pour nos territoires, même lorsque des conventions de revitalisation ont été conclues.

Quel est l'impact des mesures proposées par le groupe en matière de recherche et développement ? Une réflexion approfondie est-elle menée en ce qui concerne le véhicule intelligent et le croisement de l'automobile avec les technologies de l'information et de la communication ?

Comment êtes-vous informés et associés à la définition de la stratégie de l'entreprise ?

**Mme Marie-Hélène Fabre.** Je félicite les organisations syndicales pour le combat qu'elles mènent. Le Gouvernement est en train de mettre en place la transition énergétique de notre pays. Dans ce contexte, et alors même que des aides publiques ont été obtenues et que le secteur de la recherche et de l'innovation est affecté par des suppressions d'emploi, comment va-t-on faire progresser la production du moteur hybride en France ?

Étant donné la dépendance de PSA à l'égard du marché européen, l'expertise que vous avez sollicitée auprès du comité d'entreprise prévoit-elle des propositions stratégiques aux échelons national et européen ?

**M. Razzy Hammadi.** Existe-t-il une coordination juridique « militante » et syndicale entre l'entreprise et ses sous-traitants ? Ces derniers représentent en effet 89 000 emplois en France tandis que près de 29 000 ont été supprimés depuis 2009. Dans le cas de l'usine de

Vilvoorde, le recours en appel de la décision du tribunal avait à l'époque permis de suspendre la fermeture de l'usine, même si celle-ci n'avait finalement pas eu lieu.

Comment envisagez-vous votre perte d'expertise, la protection de la propriété intellectuelle et, *a contrario*, la libération d'exclusivité des bureaux d'études extérieurs ? En effet, dans l'hypothèse d'une baisse majeure du carnet de commande d'une entreprise, ceux-ci ne seraient plus tenus de préserver le secret des données sur l'ensemble de ces dernières années.

**M. Philippe Kemel.** Merci pour la clarté de vos exposés. Vous direz aux salariés combien nous sommes solidaires de leur situation douloureuse, et qui nous laisse par ailleurs déstabilisés et interrogatifs.

Les choix d'investissement de Peugeot en France et en Europe – qui n'étaient pas, je le souligne, des choix spéculatifs – ont échoué. Quel aurait dû être le contrôle exercé par les salariés pour éviter ces erreurs de stratégie ?

Est-il, par ailleurs, utopique d'envisager l'intégration dans le plan stratégique du coût du maintien dans l'emploi des salariés – qui sont un atout pour l'entreprise – durant cinq années ? Cette mesure devrait, outre l'apport de fonds propres de l'entreprise Peugeot et d'un financement des banques, être également éligible à un apport de l'État au titre notamment des crédits de recherche, ce qui permettrait d'élargir la base pour rechercher des financements complémentaires. On se donnerait ainsi un temps stratégique tout en maintenant les capacités de l'entreprise.

**M. Hervé Pellois.** Les sous-traitants participent à l'aménagement du territoire. En Bretagne, le reclassement des emplois de ces entreprises est souvent difficile. Quel serait l'impact sur la sous-traitance bretonne d'une fermeture qui se solde par la perte de 1 400 emplois à Rennes ?

**Mme Anne Valleron.** À Rennes, il ne faut pas attendre la revitalisation, car celle-ci n'intervient que lorsque les licenciements ont déjà eu lieu. Il faut engager auparavant une réindustrialisation, et ce avec l'entreprise, car nous serons plus efficaces en agissant ensemble. C'est ce qu'attendent les salariés rennais, avec qui je me trouvais hier et qui comptent sur vous, élus de l'Ille-et-Vilaine.

Quant au plan social, il est déjà bloqué. Comme le prévoit la loi, en effet, ce n'est que lorsque l'expertise que nous avons demandée aura été rendue que les partenaires sociaux seront amenés à donner un avis, lequel déclenchera la consultation des comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail (CHSCT) : le premier départ de salarié n'est pas pour demain et nous avons toute latitude pour continuer à discuter.

Pour ce qui est de la pyramide des âges, on compte, sur 70 000 salariés, 6 000 ouvriers, 11 000 cadres et 2 000 employés, techniciens et agents de maîtrise (ETAM) de plus de 55 ans.

En matière de recherche et développement, croyez-vous que, si on les avait consultés, les partenaires sociaux auraient été favorables à une internationalisation qui se traduit par le développement tous azimuts de véhicules *low cost* construits à l'Est et d'emplois hors de France ? Nous sommes conscients du fait que l'entreprise doit s'internationaliser, mais aussi des conséquences de cette internationalisation pour nos collègues.

Je rappelle pour conclure que, si le développement d'un véhicule prend quatre ans, c'est aujourd'hui que se pose le problème des salariés.

**M. Jean-Pierre Mercier.** Alors que MM. Baroin et Fillon déclaraient à l'Assemblée nationale que M. Varin leur avait assuré qu'il n'y aurait pas de fermetures d'usines en France ni de licenciements, et que le PDG lui-même nous l'affirmait, la CGT publiait le document secret, mais personne, à droite comme à gauche, ne nous a crus. Pendant 13 mois, les salariés se sont mobilisés d'une manière responsable, sans faire brûler un seul pneu, pour faire connaître le dossier de PSA. Nous savions, car le document secret l'indiquait noir sur blanc, que l'annonce n'interviendrait qu'après les élections présidentielles et législatives. En janvier 2013, on passera de deux équipes à une seule à l'usine d'Aulnay et la production sera transférée à Poissy, puis fermeture totale en 2014 : tout cela est écrit dans ce document – qui est une véritable Bible. Pourquoi personne ne nous a-t-il crus ? Vous avez désormais un passif à rattraper vis-à-vis des salariés et des organisations syndicales.

Les employeurs de l'automobile reçoivent, depuis des années, cadeau sur cadeau. Bilan : on dépasse les trois millions de chômeurs et 20 000 postes ont été supprimés en France par PSA en six ans sans plan social ; l'entreprise passe désormais à la vitesse supérieure en procédant à des licenciements. Voilà le résultat de toutes les aides publiques déversées à fonds perdus dans les caisses d'une entreprise à 100 % privée.

Quant au plan automobile annoncé le 25 juillet par M. Arnaud Montebourg, je n'en pense que du mal car, au moment même où Philippe Varin recevait 3 milliards, en 2009, en assurant, la main sur le cœur, qu'il ne fermerait pas d'usines en France, ses équipes travaillaient sur la fermeture des usines d'Aulnay. Ce plan, ce sont encore des centaines de millions d'euros d'aide publique versés sans contrepartie en termes de garanties pour l'emploi. Pourquoi continuer ainsi ?

Pour ce qui est des résultats financiers de Peugeot, le résultat opérationnel courant est, selon les chiffres de la direction et contre toute attente, excédentaire de 4 millions d'euros : la famille Peugeot gagne tellement d'argent qu'elle n'a même pas réussi à rendre ce résultat déficitaire ! Les pouvoirs publics vont-ils accepter le versement du dividende exceptionnel de 100 millions d'euros que demande la famille Peugeot à l'occasion de la vente de Gefco, qui doit rapporter 800 millions d'euros ? La réaction du tribunal de grande instance, saisi par la CGT, confirme que la justice n'est pas du côté des salariés. Ceux-ci ne peuvent compter que sur leur propre mobilisation.

À Rennes, la direction de Peugeot n'a absolument rien – pas même de la poudre aux yeux – à proposer aux 1 400 futurs licenciés. Ce sera un massacre.

Pour Aulnay, Peugeot se rendra à la réunion tripartite pour évoquer la réindustrialisation – c'est-à-dire pour savoir combien lui donnera l'État pour licencier et fermer l'usine. Il n'est pas question que nos impôts servent à nous licencier. Nous ne sommes pas fous et savons bien ce qu'il est advenu des filles de Moulinex ou de Lu !

Si les pouvoirs publics sont capables, pour des raisons politiques, d'interdire à Peugeot de vendre des voitures en Iran – c'est-à-dire de renoncer à vendre 450 000 véhicules par an –, pourquoi ne pourraient-ils pas lui imposer de suspendre le plan de licenciement et de prendre le temps de négocier pour trouver une solution ? Si l'État manque de courage politique pour affronter la famille Peugeot, certes très riche et très puissante, nous, les salariés, aurons ce

courage et nous efforcerons de la faire reculer. Ce qui nous permettra d'imposer notre ordre du jour et nos revendications aux réunions tripartites, c'est la mobilisation.

Les pouvoirs publics ont une responsabilité politique énorme, car Renault a déjà annoncé que, si Peugeot fermait une usine, Renault en fermerait une aussi – à Flins ou à Sandouville –, ce qui entraînerait des licenciements en cascade chez les sous-traitants et les fournisseurs.

Il faut cesser de donner des aides publiques à fonds perdus sans demander la moindre garantie écrite. Il faut aussi avoir le courage politique d'affronter les patrons. Pour nous, la seule issue est la mobilisation la plus large possible. Nous nous adresserons aux salariés de Sanofi, à Air France et à tous ceux qui connaissent aujourd'hui des plans de licenciement, pour faire reculer Peugeot le plus loin possible et faire bouger le plus possible le Gouvernement et les pouvoirs publics.

**M. Serge Maffi.** Nous devons tous – parlementaires, organisations syndicales et direction de l'entreprise – nous retrousser les manches pour que personne ne soit sans emploi. Les surcapacités sont avérées et, si leur ampleur reste à préciser – 8 000 personnes ? 5 000 ? – on sait déjà qu'il y aura des salariés à recaser. Ce serait tromper les gens que d'affirmer le contraire.

PSA a été, à la fin des années 80, le premier constructeur mondial de véhicules électriques, même s'il n'en a pas construit plus de 10 000 – l'entreprise a abandonné cette voie, car la capacité de stockage des batteries était insuffisante. On trouve sur le marché des véhicules électriques – j'espère que vous en avez tous déjà essayé un –, qui ont certes des avantages, mais exclusivement en milieu urbain. Le véhicule électrique ne peut être une perspective intéressante qu'au-delà du court ou moyen terme, lorsque la capacité de stockage des batteries aura progressé pour permettre une utilisation comparable à celle des véhicules à essence ou diesel.

Renault reporte le lancement de son véhicule électrique, car un tel véhicule, très intéressant à l'utilisation, est actuellement d'un coût inaccessible. En France comme dans d'autres pays qui travaillent à la mise au point de cette technologie, la capacité des batteries est le handicap majeur.

Lors d'une présentation faite au comité stratégique de l'entreprise, il nous a été indiqué que si tous les véhicules français devaient passer demain à l'énergie électrique, il faudrait, pour les recharger, construire plus de dix centrales nucléaires.

PSA est leader pour le diesel, mais je ne pense pas que les véhicules étrangers qui inondent le marché français fonctionnent à l'essence. Gardons-nous de faire un faux procès au diesel moderne, qui représente une filière majeure. Ainsi, le site de Trémery, où je travaille, emploie 4 000 salariés exclusivement dédiés au diesel – à l'exception d'un petit moteur à essence de 3 cylindres très prometteur et entièrement fabriqué en France. Si nous voulons que les reconversions soient possibles, ne tirons pas sur le diesel.

Quant aux véhicules *low cost*, aucun n'est encore fabriqué en France. Du reste, il faut veiller à ce que le *low cost* ne cannibalise pas le reste de la production. En situation de paupérisation, la population, dont le pouvoir d'achat est en berne, peut se permettre une petite montée en gamme, en achetant par exemple des véhicules de la gamme DS, mais cela peut se faire au détriment d'autres véhicules et il importe d'être très attentifs à cette politique.

Des erreurs ont été commises et peut-être les gammes DS arrivent-elles trop tard. PSA était présent en Chine avant VAG, mais pour y proposer une ZX dont on ne voulait plus en France et que l'on a dotée d'une protubérance arrière en pensant que cela suffirait bien pour les Chinois, moyennant quoi il nous faut aujourd'hui rattraper le temps perdu par rapport à VAG, qui est désormais bien implanté en Chine et peut réinjecter en Europe, à notre désavantage, une partie des profits qu'il y réalise.

**M. le président François Brottes.** Les centrales nucléaires françaises produisent la nuit un énorme excédent d'électricité qu'il est très difficile de stocker : recharger les batteries permettrait de résoudre ce problème et je m'inscris donc en faux contre l'idée qu'il faudrait construire dix nouvelles centrales pour alimenter les véhicules électriques.

**M. Ricardo Madeira.** La CFDT n'a pas été suivie par l'ensemble du CCE lorsqu'elle a demandé une expertise sur la vision du groupe en juin 2011, ou un droit d'alerte fin décembre 2011. Nous sommes très inquiets de l'alliance avec General Motors (GM), qu'on nous présente comme salvatrice. Le rapport de l'expertise que nous avons demandée en mai au cabinet Secafi afin d'évaluer les conséquences positives et négatives de ce rapprochement n'a toujours pas été rendu. Nous sommes favorables à des réunions tripartites, mais elles doivent avoir lieu au niveau central de PSA, car les 8 000 suppressions d'emploi concernent l'ensemble du groupe et de nombreux sites, et lorsque les annonces avec GM seront faites, afin que nous puissions savoir à quels sites seront attribués les différents modèles.

La Peugeot 2008, qui sera fabriquée à Mulhouse, le sera également en Chine et au Brésil et le volume attribué à Mulhouse sera fixé en fonction du marché européen, ce qui suscite notre inquiétude quant au devenir du site : dans le cadre de l'alliance, ne pourrait-il pas se faire que le segment B soit fabriqué au Brésil et rapatrié en France, étant donné que, malgré les coûts logistiques, ces voitures seraient encore moins chères que si elles étaient produites en France ? Il faut maintenir un emploi stable en France.

Les syndicats ne sont pas inutiles et nous avons adressé au CCE de multiples demandes – qui ont été rejetées. Quant à la cogestion, le secrétaire général de la CFDT, François Chérèque, a ce matin même évoqué la possibilité d'une réunion annuelle permettant aux partenaires sociaux et à la direction d'anticiper et de définir une vision claire de la stratégie. En revanche, il est inutile, comme le confirme le rapport Sartorius, de multiplier les réunions qui ne débouchent sur rien de concret pour les salariés.

À la CFDT, nous ne sommes ni partisans, ni neutres, mais nous défendons l'intérêt des salariés. Les 8 000 suppressions de postes annoncées concernent l'ensemble des salariés de PSA, quelle que soit la région où ils travaillent et par quelque bord politique que soit dirigée cette région. C'est inquiétant.

J'étais à Rennes le 13 septembre. Dans le cadre syndical, nous travaillons avec des unions régionales interprofessionnelles (URI) et des représentants mandatés pour le site et pour la région, ainsi qu'avec les représentants des sous-traitants, dans une harmonie syndicale.

Assistons-nous, comme l'ont évoqué certains, à une fuite en avant, voire à un sauve-qui-peut ? On observe en effet, comme l'ont annoncé au début de l'année MM. Varin et Martin, une surcapacité en Europe et en France, à quoi s'ajoutent l'alliance avec GM et la disparition du segment B. Quant au dialogue social, il reste insuffisant : alors que, selon les mots mêmes de M. Varin, il devrait être exemplaire chez PSA, nous apprenons tout par la presse.



Pour intégrer le coût des 8 000 emplois supprimés dans le plan stratégique, encore faudrait-il posséder un tel plan. Nous demandons depuis un an à avoir une vision claire de la stratégie de PSA et de l'attribution aux différents sites des modèles à produire. Lundi dernier, en réunion de comité d'établissement, le directeur du site de Mulhouse indiquait que rien n'est prévu après la production de la C4. Tous les sites de PSA sont susceptibles d'être menacés à un moment ou à un autre, car l'entreprise les mettra en compétition entre eux. Lorsqu'elle le fera aussi avec les sites de GM en Europe ou hors d'Europe, la situation sera encore plus inquiétante.

**M. Christian Lafaye.** Comme je l'ai dit tout à l'heure, depuis 37 ans que je suis dans le groupe, je n'ai jamais connu une telle situation.

Depuis 2008, où je suis devenu délégué syndical central, nous avons négocié une trentaine d'accords. Le dialogue social existe donc – mais il ne sera jamais suffisant. Nous, partenaires sociaux, devrions être associés à la stratégie industrielle – qui relève, il est vrai, du « top secret ».

Continuer à dire que le diesel pollue est le meilleur moyen de tuer PSA, dont il représente 70 % de la production. Nous ne sommes plus depuis longtemps à l'époque de la 504 et les moteurs diesels sont aujourd'hui équipés de pots catalytiques et de filtres à particules – faites-le savoir haut et fort.

Les parlementaires doivent jouer un rôle de protection face à toute la production réinjectée sur le territoire français et européen. Des mesures rapides s'imposent et l'automobile n'est pas le seul secteur menacé.

Alors que la marge opérationnelle des grands constructeurs qui figurent en tête du peloton est de l'ordre de 8 % à 12 %, elle est inférieure à 1 % pour PSA : la maladie est bien ancrée.

Je tiens par ailleurs à préciser que les véhicules de Toyota ne sont pas fabriqués en France, mais seulement assemblés, alors que pratiquement tous les organes des véhicules de Peugeot sont fabriqués dans notre pays.

L'alliance avec General Motors se justifie par le fait qu'un constructeur comme PSA ne peut pas rester seul. Cependant, cette alliance ne sera pas une addition stricte des deux entités et il faudra traiter la différence afin que les 90 % de salariés qui resteront puissent avoir encore un avenir dans le groupe automobile.

N'accordez plus à PSA de prêts d'État, s'il vous plaît, car le dernier nous a coûté 500 000 euros par jour.

La sous-traitance est victime de la même spirale que nous. Force ouvrière entretient un dialogue avec les sous-traitants et j'assisterai ainsi, cet après-midi même, à une réunion que tiennent ceux-ci.

Un dernier mot sur le dialogue social : le dernier CCE a spécifiquement créé un groupe de concertation qui, s'il n'a pas de statut juridique, nous permet au moins d'être informés au plus vite entre deux réunions du CCE. Je le répète cependant : la concertation avec les syndicats est encore insuffisante.

Pour sortir de la situation actuelle, il faut produire des véhicules de haut de gamme, sur lesquels on peut dégager de la marge. L'usine de Rennes peut accueillir la production de ces véhicules – pourquoi la RCZ, qui se vend mieux que l'Audi TT, n'y a-t-elle pas été fabriquée ? Il faut aussi fabriquer du bas de gamme. Quant au *low cost*, ce n'est pas demain qu'il sera fabriqué en France.

Enfin, j'ai moi-même suggéré à M. Varin de faire un peu de ménage autour de lui en remerciant les personnes qui ont orchestré le sabordage des dix dernières années – et qui ont du reste atteint l'âge de la retraite. Compte tenu de leurs salaires, cette seule mesure représenterait une économie de 300 millions d'euros.

**M. Franck Don.** Plusieurs interrogations se sont exprimées, d'ordre politique, stratégique et économique.

Sur le plan politique, permettez-moi de rester neutre et de ne pas répondre à des questions qui ne sont pas à l'ordre du jour de cette réunion.

Sur le plan économique, les organisations syndicales ici présentes ont relayé à Secafi Alpha toutes les questions que vous vous posez pour obtenir des réponses claires. La CFTC est consciente que la situation du groupe PSA n'est pas bonne et nous attendons de l'étude de Secafi Alpha qu'elle nous permette de placer le curseur et de savoir si les mesures annoncées correspondent bien à la situation réelle du groupe.

Sur le plan stratégique, si j'avais les réponses à toutes les questions, j'occuperais les fonctions de M. Varin. Il est toujours facile de déclarer *a posteriori* qu'on pouvait éviter les erreurs qui ont été commises, mais il faut maintenant regarder vers l'avenir, car huit mille personnes risquent de rester sur le carreau. À la fin du mois, ce qui importe est moins le logo qui figure en haut à gauche de la fiche de paie que le chiffre inscrit en bas à droite. Ce qui importera aux 8 000 salariés concernés, c'est d'avoir un poste et que le chiffre inscrit en bas à droite de leur fiche de paie soit au moins égal à celui qui y figure aujourd'hui. L'intérêt des salariés, c'est de pouvoir travailler dans des conditions au moins identiques aux précédentes, et de pouvoir faire vivre leur famille décemment. C'est à cela que nous devons parvenir.

Si on déplore parfois des divergences entre les syndicats, le départ anticipé est bien le point qui recueille de leur part une unanimité totale et la CFTC a insisté sur cette demande dès la première table ronde avec M. Montebourg, même si nous savons qu'elle est économiquement difficile à satisfaire.

La CFTC est également très attachée à la « traçabilité sociale » qui, à défaut d'un protectionnisme aujourd'hui impensable, peut inciter les citoyens à consommer différemment. Pour cela, les citoyens doivent savoir où et par qui ont été faits les biens qu'ils achètent. Dans la situation difficile que nous connaissons, nous serons tous sensibilisés à la nécessité de mieux regarder ce que nous achetons.

En tant que membres du CCE, et à la différence peut-être du grand public, nous n'avons rien découvert avec le rapport Sartorius, qui n'utilisait que les informations disponibles, sans ouvrir les livres de comptes. M. Sartorius s'est contenté de déclarer qu'une restructuration était nécessaire.

La montée en gamme n'est peut-être pas la meilleure solution, ou du moins pas une réponse immédiate, car il nous faut d'abord récupérer une image de marque, ce qui prend du temps. Or, pendant ce temps, l'économie continue à tourner.

Il est clair que, si nous devons produire du *low cost*, il ne serait pas fabriqué en France. Cela ne signifie qu'il ne faut pas le faire car, l'Europe se paupérisant, il va falloir adapter les produits aux moyens des consommateurs. Cette démarche ne doit cependant pas se faire par des délocalisations, au détriment des emplois en France, car il importe aussi de faire vivre la marque. Quant aux emplois qui disparaissent aujourd'hui, ce sont des emplois disparus à jamais.

Enfin, l'idée qu'il vaudrait mieux fermer le site de Madrid plutôt que celui d'Aulnay, en détournant en quelque sorte la maladie vers le voisin, est contraire à mes valeurs.

**M. le président François Brottes.** Merci de vous être prêtés à cette audition. J'adresserai à chacun d'entre vous l'ensemble des questions posées ce matin, classées par thématiques, afin que vous puissiez les transmettre au cabinet Secafi et nous faire ainsi gagner du temps lorsque nous l'auditionnerons.

Je rappelle pour conclure que le président de l'Assemblée nationale a accepté à ma demande que, durant le salon de l'automobile, du 29 septembre au 14 octobre, soient exposés dans l'enceinte de l'Assemblée les véhicules électriques ou hybrides de PSA, Renault, Heuliez et Bolloré, ainsi qu'un prototype utilisant une pile à hydrogène, fabriqué en Isère par SymbioFCCell avec l'aide du CEA.

## **Membres présents ou excusés**

### **Commission des affaires économiques**

Réunion du mercredi 26 septembre 2012 à 10 heures

*Présents.* - M. Damien Abad, M. Frédéric Barbier, Mme Marie-Noëlle Battistel, M. Thierry Benoit, M. Yves Blein, Mme Michèle Bonneton, M. François Brottes, M. Dino Ciniéri, Mme Jeanine Dubié, Mme Corinne Erhel, Mme Marie-Hélène Fabre, M. Daniel Fasquelle, M. Georges Ginesta, M. Joël Giraud, M. Daniel Goldberg, Mme Pascale Got, M. Razzy Hammadi, M. Antoine Herth, M. Henri Jibrayel, M. Philippe Kemel, M. Michel Lefait, Mme Annick Le Loch, Mme Annick Lepetit, M. Alain Marc, Mme Marie-Lou Marcel, Mme Frédérique Massat, M. Kléber Mesquida, M. Hervé Pellois, Mme Josette Pons, M. Franck Reynier, M. Frédéric Roig, Mme Béatrice Santais, M. François Sauvadet, M. Éric Straumann, M. Alain Suguenot, M. Lionel Tardy, M. Jean-Charles Taugourdeau, Mme Catherine Troallic, Mme Clotilde Valter

*Excusé.* - M. François Pupponi

*Assistaient également à la réunion.* - M. Denis Baupin, M. Marc Dolez, Mme Isabelle Le Callennec, M. Christophe Léonard