



**13 février 2013**  
**Rencontre des syndicats**  
**du secteur des Fonderies**  
**et des Unions Départementales concernées**  
**Compte rendu des travaux**



## **Michel Ducret, secrétaire fédéral en charge de l'activité automobile**

La participation importante de camarades aujourd'hui démontre bien une attente dans le secteur des fonderies. Sans préjugé des chiffres qui vous seront donnés au travers d'un diaporama présenté par le cabinet SECAFI, nous verrons que le savoir-faire et le potentiel industriel est mis à mal dans nos territoires et nos régions.

La présence aujourd'hui de camarades responsables d'unions départementales nous semblait importante au regard du lien direct avec les bassins d'emplois bien souvent pris au dépourvu et dépendants des décisions des donneurs d'ordres. Leur vécu, mais également la dimension interprofessionnelle nous seront précieux.

### **Un secteur en perte d'effectifs important, avec une multitude de petites et moyennes entreprises.**

Pourtant, les fonderies et leurs salariés font partie de notre quotidien, que ce soit dans les secteurs : de l'automobile, de l'aéronautique, du ferroviaire, de l'agricole, et bien d'autres encore.

Partout autour de nous, il existe des pièces moulées, celles-ci bien trop méconnues de la population. Les Fonderies apparaissent comme des usines « sales », des salariés usés par un métier difficile. Même s'il existe dans le secteur des entreprises dans ce cas typique, nous remarquons tous que le secteur tend à se diriger dans le domaine de l'aéronautique avec des technologies et procédés de fabrication à haute valeur ajoutée, bien différents, et obligeant les salariés à s'adapter.

La GPEC instaurée dans la branche courant 2006, lançant des restructurations et licenciant des milliers de salariés aura profité à l'UIMM et au patronat des fondeurs.

Les décisions des donneurs d'ordres, comme dans l'automobile, de regrouper les entreprises, afin d'avoir des sous-traitants solides, pérennes, les « champions » comme ils les appellent, auront eu des conséquences désastreuses sur l'emploi, entraînant une perte de savoir-faire. Les groupes GMD, ARCHES, MONTUPET et d'autres grands groupes auront profité de la crise et font partie des « champions » sur le territoire national.

Le niveau de productivité quant à lui n'a pas bougé et voire même augmenté avec moins d'effectif et tout cela au détriment des conditions de travail pour les salariés qui restent. Les investissements pour la plupart des entreprises sont au point mort, la pyramide des âges est haute dans le secteur et les salariés usés par des conditions de travail déplorables.

**Des luttes** de fondeurs ont marqué les esprits de la population comme celle de la Fonderie de Bretagne (ex SBFM) à CAUDAN et la Fonderie Aluminium de Cléon pour réintégrer le groupe RENAULT, ou bien comme la Fonderie du Poitou Aluminium à Châtellerauld contre le groupe MONTUPET et le constructeur RENAULT, MBF avec le groupe ARCHES 2<sup>ème</sup> fondeur Européen, le site de METAL-TEMPLE FUMEL qui bataille depuis des années pour sauvegarder leur outil de travail avec un PDG qui fait « ses courses » dans les tribunaux de commerce en se positionnant un peu partout pour racheter des entreprises en redressement judiciaire.

J'en oublie certainement, mais ces luttes ont donné confiance dans un secteur que l'on malmène depuis des années maintenant. Je reviens sur la lutte la plus récente qui est celle de la FDPA. La détermination des salariés avec le syndicat CGT, le travail commun entre la CGT RENAULT et les structures interprofessionnelles sur

le terrain auront permis de déjouer le plan de RENAULT qui était de fermer à court terme la fonderie et délocaliser le tout en BULGARIE avec le groupe MONTUPET.

Aujourd'hui, dans tout le pays, des dizaines de milliers de salariés « ne lâchent rien ». Ils continuent de s'opposer à la restructuration ou à la fermeture de leur entreprise pour empêcher les milliers de licenciements directs et indirects qu'elles entraînent. Les salariés résistent, parce qu'ils refusent de voir leur outil de travail détruit alors qu'aucun motif économique ne le justifie. Ils ne veulent pas, et ils ont raison, être les « dinons de la farce » des revirements stratégiques des grands groupes ou des brusques ruptures de contrats commerciaux par les donneurs d'ordres. Ils ne veulent pas, et ils ont raison, avoir pour seule perspective, pour eux et leur famille, la précarité et l'inscription à Pôle emploi !

Ils refusent à juste titre d'être sacrifiés sur l'autel de la crise, alors que les grands groupes continuent d'engranger toujours plus de profits. L'an dernier, les entreprises du CAC 40 ont versé 40,9 milliards d'euros de dividendes à leurs actionnaires, soit 5 % de plus que l'année précédente. A cela, s'ajoutent 172 milliards d'euros d'aides diverses, que le gouvernement a encore complété au beau milieu des négociations sur l'emploi par un chèque « crédit d'impôt » de 20 milliards d'euros !

À l'issue des négociations sur l'emploi qui ont duré près de 4 mois, le Medef a réussi, le 11 janvier 2013, à conclure un accord avec trois organisations syndicales. Et les parlementaires sont sommés de retranscrire cet accord dans une loi, dont le projet sera présenté le 6 mars au conseil des Ministres.

L'affaire est sérieuse et c'est dans ce contexte que les confédérations

CGT et FO (qui représentent plus de salariés que les trois organisations syndicales signataires) ont refusé de signer cet accord de régression sociale.

Elles appellent ensemble, et c'est une première depuis de nombreuses années, à l'action dans toute la France le 5 mars prochain par des rassemblements, des manifestations et des arrêts de travail. Vous apporterez vos appréciations. Je pense que le secteur des Fonderies y a toute sa place sur la base de nos revendications du triptyque emploi, salaire et protection sociale.

**Les fonderies**, la forge tout comme la sidérurgie, **ne sont pas en voie de disparition** comme on voudrait nous le faire entendre en ce moment avec la situation du groupe ARCELOR.

Nous avons donc besoin de nous organiser au sein de la fédération et c'est bien le but de cette rencontre d'aujourd'hui, nous avons la responsabilité de coordonner les syndicats en lien avec les constructeurs ou donneurs d'ordres directs. Je tiens d'ailleurs à remercier les camarades des groupes donneurs d'ordres présents ici, qui amèneront dans le débat des éléments intéressants en ce qui concerne les stratégies.

**Coordonner les activités et améliorer la communication** entre nous feront partie de nos objectifs à atteindre.

Depuis le 39<sup>ème</sup> congrès, nous avons mis en place un bureau du secteur automobile qui se réunit une fois par trimestre afin de faire le point sur chaque activité. Nous avons essayé de diversifier celui-ci avec un camarade des services de l'automobile, et un autre qui fait le lien avec le secteur emboutissage, constructeurs et sous-traitants. Pourquoi ne pas impliquer un camarade du secteur fonderie dans ce bureau de façon à ce que nous ayons un travail cohérent dans toute la filière ? C'est-à-dire de la sous-traitance aux constructeurs.

Les enjeux sont importants et bien souvent, les camarades dans les syndicats sont livrés à eux mêmes et appellent la fédération lors des fermetures ou plans de licenciements.

Un travail est engagé, mais celui-ci devra être approfondi pour avoir un état des lieux le plus précis possible

de façon à constituer un annuaire, comme nous avons pu le faire en 2006, du temps où le collectif fonderie était encore actif.

Je vous demanderai donc de bien remplir les fiches de présence que vous trouverez dans vos pochettes, afin d'actualiser les coordonnées sur COGITIEL qui est le fichier fédéral.

- Comment valoriser nos savoir-faire vers la jeunesse ?
- Comment appréhendons-nous les changements de technologies ?
- Quelles formations ?
- Quelle intervention vers le CTIF ?
- Quelle intervention vers le patronat des fondeurs ?

En ce qui concerne le patronat des fondeurs, nous le laissons trop tranquille alors que l'expérience vécue en 2008 lorsque nous avons été les voir, montre que l'on peut faire évoluer des dossiers.

Les fonderies sont essentiellement concernées par le secteur automobile et bien sûr les recherches de fonds publics type FMEA sont disponibles pour les dirigeants, mais à quelle fin ? Quel contrôle avons-nous ? Comment les interpellons-nous ?

Nous avons le droit à un représentant au conseil d'administration du CTIF et le camarade René LE BOURVELLEC participait, à hauteur d'une réunion par an, dans cette instance. René étant parti en retraite, nous n'avons personne aujourd'hui pour le remplacer et je pense qu'il faut que nous y réfléchissions ensemble. Les informations données peuvent nous aider dans notre démarche de formations, de mutations de technologie, etc.

La charte automobile que nous avons signée (vous avez d'ailleurs dans vos pochettes un dossier complet sur le sujet) s'adressera aussi aux fonderies qui seront en difficulté puisqu'elle s'adresse aux entreprises de moins de 250 salariés, nous aurons donc à veiller dans les territoires à ne pas laisser la main aux autres organisations syndicales sur les questions de GPEC, de conventions financières signées avec les régions, etc.

Ne pourrions-nous pas non plus avoir une expression large d'un 4 pages

diffusé en direction des salariés dans les entreprises pour valoriser le savoir-faire, le potentiel industriel ? J'ai jugé bon de vous mettre dans vos pochettes le 4 pages fait par la CGT du site de SFU en Corrèze.

Autant de question qu'il nous faudra débattre pendant cette journée et définir ensemble un plan de travail, à commencer par la constitution d'un collectif qui pourrait travailler sur un support du même style que les dossiers fédéraux servant d'argumentaires vers les salariés, la population, les pouvoirs publics.

Enfin, pour finir et comme vous l'aviez déjà tous noté, les assises de l'automobile se dérouleront les 5 et 6 juin 2013 salle du CCN à MONTREUIL. C'est à chaque fois un grand moment et les syndicats des entreprises concernées ont tout intérêt à y participer.

Je compte donc sur vous pour avoir un débat fructueux et enrichissant nous permettant de déboucher sur des pistes de travail communes et enfin avoir une réelle activité fédérale dans les fonderies.



# Fonderies : Etat des lieux et enjeux de la filière

Cabinet Sécafi-Alpha



## I. Etat des lieux de la filière : poids économique et emplois

### 1. Principaux indicateurs : production, chiffre d'affaires, ...

Au niveau mondial, la production a connu en 2011 une hausse de 7,5% par rapport à 2010. On constate une forte domination de l'Asie qui recouvre 56,2 % de la production mondiale, dont 42 % pour la seule Chine. L'Europe de l'Ouest arrive en seconde position avec 14,3 % de la production.

Au niveau européen, on note une domination de l'Allemagne avec 39% de la production et une taille moyenne nettement supérieure aux autres pays. L'Italie arrive en seconde position avec 16% de la production, devant la France (14 %) et la Turquie (10 %).

En France, après une forte baisse en 2008 et 2009, les volumes de productions sont remontés en 2011, grâce notamment au secteur automobile, dopé par la prime à la casse, et à la bonne santé des secteurs aéronautique et ferroviaire. Toutefois, une forte baisse est attendue en 2012 en raison du retournement du secteur automobile.

Pour les fonderies françaises, les volumes à l'exportation ont avoisiné les 35 % en 2011 et la balance commer-

ciale est restée excédentaire de 700 millions d'euros. Toutefois, depuis 2007, les exportations ont diminué de 7 % en volume et de 31 % en valeur. On peut par ailleurs noter que les métaux ferreux ont représenté environ 90 % des exportations françaises.

### 2. Emplois

#### ■ Cartographie et évolution de l'emploi de la filière

En dix ans, la filière de la fonderie a perdu près de 16 000 emplois (6 500 sur le ferreux, 7 600 sur le non-ferreux et 2 200 sur les forges), passant de 54 500 à 38 400 emplois entre 2000 et 2010.

On peut également noter que cette filière est essentiellement implantée dans certaines régions, en l'occurrence en Champagne-Ardenne (avec 21 % d'emplois dans la filière), en Rhône-Alpes et en Lorraine (10% des emplois de la filière chacune). Toutefois, quelle que soit la région et le secteur d'activité, le nombre d'emplois a baissé quasiment partout entre 2000 et 2010.

#### ■ Données sociales complémentaires

La pyramide des âges des salariés du secteur des fonderies est vieillissante. 10 % d'entre eux ont plus de 55 ans et 44 % ont plus de 45 ans. A l'inverse, les moins de 30 ans ne représentent que 12 % de l'effectif.

Il s'agit par ailleurs d'un effectif largement ouvrier. Les ouvriers représentent en effet 70 % contre 21% pour les ETAM et moins de 10% pour l'encadrement.

Il s'agit enfin d'un effectif masculin, les hommes représentant 88 % de l'effectif.

#### ■ Des difficultés de recrutement et une offre de formation assez pauvre

Le secteur des fonderies connaît actuellement des difficultés de recrutement. Ses besoins recouvrent l'ensemble des qualifications : opérations de production, maîtrise, fonctions d'encadrement.

Ces difficultés tiennent notamment à :

- la faiblesse du niveau des rémunérations ;
- la pénibilité du travail et des conditions de travail difficiles ;
- une carence de candidats formés ;

- la réduction progressive des filières de formation aux métiers traditionnels de la fonderie ;

- l'isolement géographique de nombreuses fonderies, en lien avec la faible mobilité géographique ouvrière.

Ce constat conduit de nombreuses fonderies à accroître le recours à l'intérim, et à faire des choix de sous-traitance et à développer la polyvalence en interne.

Face à ce constat, l'offre de formation semble relativement pauvre. Il existe en effet peu d'organismes formateurs et le nombre de jeunes en formation est faible (520 en 2007).

Plusieurs pistes d'amélioration devraient donc être explorées :

- Adapter les diplômes professionnels aux évolutions techniques ;
- Promouvoir les métiers de la fonderie et leurs débouchés ;
- Renforcer les réseaux entre les représentants de la profession et les acteurs régionaux ;
- Promouvoir la formation continue et mettre en place de réelles politiques de GPEC dans chaque entreprise.

## II. Principaux acteurs

### 1. Secteurs Automobile, Aéronautique et autres secteurs clients

Les principaux acteurs du secteur Automobile sont FDB, FPF, F2R, St-Jean Industries (ex-FDPA), le groupe GMD, le Bélier et le groupe Arche. Ceux du secteur aéronautique sont PCC, CPP Europe, Howmet, Constellium, Messier Arudy, Aubert & Duval. Enfin, parmi ceux des autres secteurs, on peut citer Saint-Gobain PAM, Manoir Industries, FeursMetal, Brousseval et Montreuil - GHM, F2A, Valdunes ou FAVI Le Laiton injecté.

### 2. Comparaison en termes d'évolution de l'activité et de résultats

On peut noter que ces acteurs sont de tailles très disparates : seuls deux d'entre eux (FPF et Montupet) dépassent les 100 millions d'euros de chiffre d'affaires en Automobile, et un seul (Aubert & Duval) en Aéronautique. On note également une croissance du chiffre d'affaires importante en Aéronautique en 2011 et

un bilan mitigé en Automobile. Enfin, à quelques exceptions près, beaucoup de fonderies sont en situation de rentabilité d'exploitation nulle ou négative, tant dans le secteur de l'Automobile que dans celui de l'Aéronautique.

### III. Positionnement des acteurs au sein de la filière et choix stratégiques

#### 1. Principaux secteurs clients

En ferreux comme en non-ferreux, les principaux débouchés de la filière se situent dans l'industrie Automobile, ce qui témoigne d'une dépendance très forte sur un secteur en déclin.

La branche des fonderies de métaux ferreux apparaît comme plus diversifiée. Toutefois, le secteur Aéronautique pèse peu, avec seulement 0,2% des volumes en moyenne.

#### 2. Forces et faiblesses par secteur client

##### ■ Secteur Automobile

Dans le secteur Automobile, une logique de regroupement de fonderies se fait jour. Un autre enjeu important est de savoir si les fonderies sont de nouveau vues comme faisant partie du cœur de métier de ce secteur. On peut également s'interroger sur les mécanismes d'indexation des tarifs entre les donneurs d'ordres et leurs sous-traitants, ainsi que sur la diversification de ces derniers.

En termes de technologie, les perspectives semblent meilleures pour les pièces aluminium que pour les autres. On note par ailleurs une montée en gamme. Un autre enjeu est l'investissement dans les nouvelles technologies.

Enfin, en matière de ressources humaines, l'enjeu est de trouver des savoir-faire et des compétences.

Parmi les faiblesses de cette filière, on peut citer son morcellement, la dépendance de ses acteurs vis-à-vis de leurs clients, une maîtrise difficile des coûts d'approvisionnements, une vétusté de l'outil industriel et, en termes de ressources humaines, les conséquences du lean management et un taux de précarité élevé.

##### ■ Secteur Aéronautique

Contrairement à la filière Automobile, celle de l'Aéronautique connaît une forte croissance de sa demande, ce qui laisse planer la menace d'une réduction des prix.

En termes de ressources humaines, le manque d'anticipation des départs risque de conduire à une perte de compétences.

On assiste par ailleurs à l'arrivée de nouvelles technologies, en particulier l'usinage à grande vitesse, et au développement de la mécano-soudure dans les pays à bas coût de main d'œuvre.

L'enjeu est donc d'anticiper la montée en cadence de l'Aéronautique par de l'investissement dans les outils de production et par de la formation. Malheureusement, pour le moment, les principaux acteurs restent sans réponse face à cette situation.

#### 3. Concentration du secteur

Hormis Saint-Gobain, 19 % des entreprises du secteur totalisent 71 % du chiffre d'affaires, ce qui reflète bien la concentration importante de la filière. Quelques grands groupes dominent (Aubert & Duval, Manoir Industrie, Montupet) mais ils masquent en réalité une multitude de petites unités.

#### 4. Choix stratégiques

La filière de l'Automobile a connu ces dernières années une période de « désintégration », les constructeurs ayant externalisé leurs fonderies, avant parfois de les réintégrer. Ce morcellement a entraîné une perte de cohérence vis-à-vis des grands donneurs d'ordres.

La question est maintenant de savoir ce qu'il faut faire pour relancer ces activités. Pour y parvenir, il faudrait permettre aux fonderies d'atteindre une taille critique et de développer leur offre. Il faudrait aussi rapprocher donneurs d'ordres, sous-traitants et centres de recherche (à l'image du

projet « Caraïbe » dans le secteur de l'Aéronautique). La R&D doit également retrouver le devant de la scène. Enfin, donneurs d'ordres et sous-traitants doivent travailler dans une logique de partenariat et non plus de mise en concurrence internationale. Il faut également monter en gamme et proposer une offre innovante

### IV. Conclusion

Le renouveau de la filière Fonderie ne sera possible que grâce à un effort de R&D et à des mesures qui permettront de la rendre attractive.

Cette filière reste également morcelée. Certains acteurs ont récupéré des fonderies à la barre des tribunaux, souvent pour un euro symbolique. Elle n'a donc pas les moyens financiers de son ambition. Là encore, son renouveau ne pourra passer que par la R&D et une plus grande attractivité auprès des jeunes.

Si la filière Fonderie doit revenir au cœur du débat, il faut aussi qu'elle soit au cœur des métiers des grands donneurs d'ordres, notamment ceux de l'Aéronautique et de l'Automobile. Cela suppose de poser la question de l'actionnariat des fonderies. Cela suppose également de poser la question des relations entre donneurs d'ordres et sous-traitants : doit-il s'agir de relations partenariales ou uniquement régies par la notion de prix ?

Enfin, il faut une impulsion de l'Etat et des collectivités locales pour que les relations de la filière Fonderie avec ses donneurs d'ordres soient un peu plus structurées et que les appels d'offres ne reposent plus uniquement sur le critère du prix.





**Florent TRINQUART,  
Eurocast Châteauroux,  
secrétaire du CCM 36**

Après agrandissement de notre usine, ma direction a besoin de recruter trente personnes, mais elle n'y arrive pas. Pour pallier au manque d'organismes de formation, les patrons ont mis en place des CQPM\*, qui ne sont rien moins que des diplômes au rabais, qui peuvent être obtenus en trois mois et dont tous les titulaires sont embauchés en catégorie A (coefficient 170), quel que soit leur métier. Pour notre part, dans l'Indre, nous ne signons aucun de ces CQPM et avons réussi à entraîner avec nous la CFDT et FO. Il faut donc insister auprès des chambres patronales et des autres organisations syndicales pour leur faire comprendre qu'il n'y a rien à gagner dans cette « mascarade » de formation.

**José GONZALES,  
Métaltemple Aquitaine**

Que proposer d'autre que le CQPM vu l'état d'abandon de la filière technique dans nos métiers ? Pour prendre l'exemple du lycée professionnel de Fumel, il ne forme chaque année que quatre jeunes aux métiers de la fonderie. Ces métiers semblent faire peur, si ce n'est aux jeunes, du moins à leurs parents. Pour remédier à cette situation, nous organisons donc des journées portes ouvertes dans nos usines pour montrer que ce sont de bons métiers, où les salaires ne sont pas plus mauvais qu'ailleurs, etc.

Depuis vingt ans, on a abandonné la sidérurgie. Aujourd'hui, ce sont les emplois de l'automobile qui sont menacés. Il faut donc se battre pour les jeunes et je crois que les CQPM sont la seule option pour relancer les filières techniques. Depuis deux ans, nous avons développé l'alternance dans notre entreprise. Nous avons réussi à organiser une formation d'usineur pour dix personnes et à obtenir vingt contrats de profession-

## Débat

nalisation. Nous faisons aussi du tutorat pour les fondeurs, après avoir initié, voici une dizaine d'années l'ouverture à Fumel d'un centre de formation, le CDRT, financé par le Conseil régional. Nous devons donc continuer à nous battre pour la formation des jeunes car sinon, nos entreprises mourront. Il faut aussi investir dans la modernisation des usines, qui sont souvent vétustes. Par ailleurs, s'il est vrai que des groupes ont repris des entreprises en liquidation par le passé, il n'y a plus de repreneurs aujourd'hui. Il serait donc temps de demander aux patrons des fonderies ce qu'ils en pensent et d'intervenir auprès du Ministère du redressement productif pour lui demander que ces entreprises soient reprises par de vrais industriels. La situation est dramatique et nous devons nous battre pour relancer nos usines.

**Pascal BRIAND,  
secrétaire de l'UD de la Vienne**

Je suis d'accord avec les conclusions de l'expertise du cabinet Sécafi, mais au-delà des fonderies, c'est l'industrie dans son ensemble qui est abandonnée par les élus locaux. Ces derniers se sont dédouanés de cette grande question et la délèguent entièrement au gouvernement. Il faut donc leur faire comprendre que c'est sur leur action en faveur de l'emploi industriel que nous les jugerons lors des prochaines élections.

Lors de la dernière réunion du CCN, nous avons décidé de remettre à tous les députés un document sur l'accord signé par la CFDT et le Medef. Il faudrait peut-être aussi que nous les rencontrions, en leur rappelant combien d'emplois directs et indirects représentent nos entreprises. A propos de la formation, les patrons fondeurs regrettent eux-mêmes de ne pas trouver suffisamment de compétences, en particulier en matière de R&D. Je me bats donc pour qu'il y ait des fonds de formation dans

ma région ou mon département. Le problème, c'est que si les élus ne s'intéressent pas à la question, nous n'arriverons à rien. Or le Conseil régional de Poitou-Charentes n'a pas de service dédié aux questions industrielles (même si le département de la Vienne vient d'embaucher deux salariés à cet effet). On a abandonné ces métiers qui exigent pourtant des qualifications.

Je crois également que nos entreprises trop souvent mono-donneurs d'ordres et mono-produit. En fait, les donneurs d'ordres veulent faire de nos sites des pôles d'excellence, comme cela est le cas dans le secteur Aéronautique. Est-ce pour mieux les délocaliser ensuite ? Tout cela pose la question de l'indépendance de notre pays vis-à-vis des produits de fonderie et du risque de perte de savoir-faire.

Je rappelle enfin que la bataille menée en faveur des fonderies du Poitou n'a été gagnée que grâce à nos camarades de Renault, le donneur d'ordres de cette entreprise. Il est donc important d'établir des relations entre camarades des entreprises sous-traitantes et des entreprises donneuses d'ordres. Mais à l'heure actuelle, l'urgence me semble être de mettre la pression sur les élus locaux pour qu'ils s'intéressent à nouveau à l'activité industrielle.

**Thierry BRUNI,  
groupe Arche**

Sur février et mars, notre site est confronté à des baisses de volumes (- 10 à - 15 tonnes par jour selon les prévisions de notre direction), ce qui nous obligera à prendre des journées de RTT collective et à chômer plusieurs jours. En revanche, la filiale espagnole de notre groupe tourne à plein régime, grâce aux commandes de Renault. Nous nous demandons donc, si Renault, qui représente 59% de notre production (contre 15% pour PSA), ne privilégie pas nos collègues espagnols.

\* CQPM : Certificat de Qualification Paritaire de la Métallurgie

Pour sa part, PSA nous a confié l'an dernier une production et a demandé que soient réalisés des investissements nous permettant de produire 1 000 pièces par jour. Or depuis le début de l'année, PSA ne nous donne que 300 pièces à fabriquer par jour, bien loin des 1 000 initialement demandées. Cela veut donc dire qu'ils font fabriquer les autres pièces ailleurs, peut-être à l'étranger, et qu'ils ont des outillages en doublon. Quant à notre effectif, il est passé de 580 (plus 40 intérimaires) fin 2007 à 465 aujourd'hui. Il n'y a eu aucun licenciement sur cette période, mais seulement des ruptures conventionnelles et des départs volontaires.

**François CAZEAUX,  
PSA Charleville**

En 2004, ma fonderie comptait 2 190 salariés en CDI et 1 150 intérimaires. Aujourd'hui, elle ne compte plus que 2 020 salariés en CDI et une centaine d'intérimaires.

Concernant le ferreux, nous travaillons beaucoup pour l'Iran. Or l'embargo décidé vers ce pays depuis l'alliance entre PSA et General Motors représente une perte sèche de 25 % de notre production. Par ailleurs, des orientations d'investissements avaient été prises sur les fours à moyenne fréquence. Or ce projet, d'un coût de 6 millions d'euros, est aujourd'hui gelé à cause du plan Cash. Notre direction nous dit que le ferreux n'est plus l'avenir, car cela alourdit les voitures, mais nous pensons pour notre part qu'elle veut surtout délocaliser sa production vers les pays de l'Est, en particulier la République tchèque, qui est très bien positionnée géographiquement et où la main d'œuvre est très bon marché. Malheureusement, tant

qu'il n'y aura pas les mêmes règles sociales et environnementales entre pays, les choses risquent d'être très compliquées pour nous.

Nous voudrions aussi, que le gouvernement prenne des mesures pour interdire aux entreprises qui réalisent des bénéfices de fermer des sites. Dans les Ardennes, les entreprises industrielles ferment les unes après les autres. L'industrie française connaît une véritable érosion, car elle n'est pas protégée et sans loi, nous ne pourrions rien faire.

**Xavier PETRACCI,  
délégué syndical central d'Airbus**

Je crois que le cabinet Sécafi a oublié dans sa présentation plusieurs entreprises de la région Midi-Pyrénées et je l'invite à dresser une cartographie réelle des fonderies qui ne serait pas uniquement basées sur les données de l'Insee.

La notion de filière me semble également absente de la présentation de Sécafi. Il faut en effet garder à l'esprit que le premier rôle des fonderies est de transformer de la matière première. Or le coût des matières premières est aujourd'hui énorme et les donneurs d'ordres cherchent à faire en sorte qu'il soit pris en charge par leurs sous-traitants. Quinze sous-traitants du secteur aéronautique se sont donc regroupés pour créer une centrale d'achats de matières premières baptisée Aerotrade.

Par ailleurs, que ce soit dans le secteur automobile ou aéronautique, on assiste à une déperdition de qualité, comme le montre les récents rappels de certaines voitures ou l'interdiction de vol de certains avions. Il faut donc interpeler les pouvoirs publics pas seulement sur PSA ou Renault, mais sur l'ensemble de la chaîne de

fabrication (sous-traitants, équipementiers, producteurs de matières premières).

Dans sa présentation, le cabinet Sécafi a évoqué le soutien apporté par le gouvernement aux constructeurs automobiles, en particulier lors des Etats généraux de l'Industrie. Le problème, c'est que le gouvernement voudrait que les entreprises se regroupent pour acquérir une taille intermédiaire. Or, au final, cela conduit inévitablement à des suppressions d'emplois et à des fermetures d'entreprises, sans forcément améliorer la force de frappe de notre industrie. Au-delà de la taille des entreprises, c'est à la question de leur modèle économique qu'il faut essayer de répondre. Avec son plan Power 8, Airbus a par exemple fait en sorte que ce soit ses sous-traitants qui prennent tous les risques, en échange d'une visibilité sur leur carnet de commandes. Entre Boeing et Airbus, ce sont, en effet, plus de 1 200 avions qui seront livrés en 2013, soit deux fois plus qu'en 2003. Il faut donc que les sous-traitants accompagnent cette croissance, ce qui suppose qu'elle soit anticipée. A cet égard, il me semblerait intéressant de créer un comité stratégique des fonderies en France, comme il existe un comité stratégique de l'Aéronautique en région Midi-Pyrénées, car cette filière souffre d'un déficit d'anticipation.

**David GILSTAU,  
UD de l'Aveyron**

La période actuelle voit l'aboutissement de la stratégie patronale qui consiste à créer un climat de peur par le biais d'annonces chez PSA et Renault amenant à penser que nos entreprises, qui travaillent principalement pour ces deux groupes, vont inéluctablement connaître la même situation. Même dans les entreprises qui ne travaillent pas pour ces groupes, comme Bosch (Aveyron), la direction a engagé des négociations sur un accord de compétitivité dans l'objectif de parvenir à un accord qui permettra de réaliser un investissement de 20 millions d'euros. Tous les camarades de l'Aveyron sont attentifs à ce qui se passe chez Bosch car l'issue des négociations aura un impact énorme. Or, lors des NAO de décembre dernier, trois syndicats (CFE-CGC, SUD et CFDT) réunis en intersyndicale ont déjà proposé à la direction de transformer une



partie du treizième mois en jours de congés. Les discussions avec les autres syndicats, dans le cadre de la préparation de la journée du 5 mars, risquent donc ne de pas être simples. Nous avons besoin d'échanger entre nous, ainsi qu'avec des camarades de Renault et de PSA car c'est cela qui intéresse nos collègues. Il est important que nous ayons des initiatives communes et que nous puissions nous exprimer au nom de l'ensemble de la filière, car nous avons tout à y gagner. Si les patrons savent que nous nous rencontrons et que nous échangeons, cela représentera pour nous un point d'appui important. Il me semble en revanche que nous devons perdre moins de temps dans des négociations sur la GPEC, ou sur la pénibilité du travail, qui ne sont bien souvent que des coquilles vides. Nous avons besoin d'être présents dans les ateliers, de nous y exprimer, d'y rappeler nos revendications, etc. Nous devons hausser le niveau, car nous en avons la capacité et nous comptons sur l'ensemble des structures de la CGT pour faire en sorte que la journée du 5 mars réponde à nos attentes. Un Français sur deux a une image positive des syndicats, plus particulièrement de la CGT, je suis donc convaincu que nous pouvons inverser le cours des choses.

élus, puis de construire un rapport de forces et de mener des luttes gagnantes. Il me semble également, que nous devrions mettre en exergue des revendications, telles que la lutte contre les discriminations raciales, l'égalité professionnelle et le progrès social.

**Xavier RAYNAUD,**  
**Délégué central adjoint de Renault**

La direction de Renault a annoncé 8 260 suppressions d'emplois et a convié les syndicats à négocier un accord de compétitivité. Durant nos négociations, elle a comparé les cinq sites français, qui produisent 600 000 véhicules chaque année, à celui de Sunderland, qui en produit 500 000 à lui seul, en nous faisant comprendre qu'elle pourrait très bien se contenter d'un seul site de fabrication et un seul site de mécanique en France. La différence, c'est que la moyenne d'âge des salariés de Sunderland n'est que de 28 ans et que le turn-over y est important, puisqu'ils n'y restent en moyenne que sept ans. Nous lui avons également proposé de rapatrier en France une partie de la production du site de Bursa et des sites roumains, qui tournent à 130 % de leurs capacités, ce qu'elle a évidemment refusé.

Concernant l'attribution de fonds publics à Renault, nous avons réussi à bloquer le versement d'une subvention de 450 000 euros de la communauté urbaine du Mans

L'accord de compétitivité que nous nous propose la direction de Renault prévoit donc 8 260 suppressions d'emplois d'ici à la fin de 2016, sachant qu'en 2013, les usines françaises de Renault produiront déjà autant de véhicules qu'en 2008, mais avec 10 000 salariés de moins. L'accord prévoit également un gel des salaires en 2013, puis une progression de seulement 0,5 % en 2014, et au moins deux syndicats (CGC et CFDT) s'appêtent à la signer. Mais Renault devrait aussi annoncer mardi prochain de bons résultats pour l'exercice 2012, ce qui risque de créer une situation délicate à gérer pour la direction. Nous verrons comment les choses se dérouleront, sachant que nous avons lancé un appel pour mardi sur tous les sites. Nous avons d'ailleurs toujours appelé nos camarades à débrayer une demi-heure ou 59 minutes au lendemain de chaque réunion de négociations, afin de leur en faire un compte-rendu.

Si nos camarades des fonderies ont besoin d'informations ou d'arguments, ils ne doivent pas hésiter à nous appeler, sachant que Renault constitue un « laboratoire » et que les accords de compétitivité vont sans doute se multiplier chez ses fournisseurs. Quand vous nous appellerez, précisez-nous simplement sur quel type de véhicule vous travaillez.

**Grégory BERTRAND,**  
**délégué syndical central KME France SAS**

Même si mon entreprise ne travaille pas pour la filière Aéronautique, ni pour la filière Automobile, je me retrouve totalement dans la présentation du cabinet Sécafi. Comme beaucoup d'autres, mon entreprise est en effet victime d'une réduction de son budget de R&D, ce qui ne peut que la conduire à se faire rattraper par la concurrence. Sa population est vieillissante, ce qui crée un terrain favorable à la mise en place de plans de départs en préretraite. Nous sommes aussi confrontés à des normes environnementales qui ne sont pas les mêmes partout en Europe. Nous sommes enfin à la merci d'acteurs financiers et non plus industriels ; ainsi, en cinq ans, nous avons fait remonter 45 millions d'euros à notre actionnaire principal et en guise de remerciement, on devrait nous annoncer demain la fermeture de notre fourneau.

Je pense donc que nous devons alerter les pouvoirs publics sur la situation des fonderies françaises. Celles-ci fabriquent essentiellement des produits finis. En les fermant, nous risquons de rendre la France dépendante d'autres pays, sans compter que cela nous fera perdre un savoir-faire qu'il sera ensuite très difficile de réacquérir.

La situation est donc assez délicate à gérer. Traiter la problématique de la filière Fonderie me semble très important et je ne pense pas que les pouvoirs publics aient bien conscience, de sa situation.

**Michel DUCRET**

Je précise que nos débats de ce matin enrichiront la présentation de Sécafi, qui servira de base à notre futur dossier fédéral sur le secteur des fonderies. Nous espérons que nous trouverons au sein de la Fédération des camarades qui voudront bien nous aider à le constituer.

Nous devons aussi revenir sur les re-



**Raphaëlle MANIERE,**  
**secrétaire générale UD du Jura**

Les luttes menées par les fondeurs sont porteuses d'espoir pour les entreprises des autres secteurs. Mais la fonderie est aussi un secteur blessé, qui a perdu 16 000 emplois en dix ans, ce qui laisse des traces. Il faudrait donc créer un outil qui permettrait de restaurer son image, en montrant son utilité, ce qui nous permettrait d'aller plus facilement au devant de la population et des



lations entre syndicats d'entreprises donneuses d'ordres et d'entreprises sous-traitantes, ce qui suppose que nous ayons une cartographie précise de tous les délégués syndicaux du secteur des fonderies.

#### **David GISTAU**

Je viens d'avoir au téléphone nos camarades de Bosch et ils m'ont annoncé que le syndicat Sud, majoritaire dans l'entreprise, venait de nous rejoindre pour travailler à des actions communes dès demain matin.

#### **Florent TRINQUART**

Dans l'Indre, la municipalité de Châteauroux essaye, depuis 2003, d'expulser notre UD de ses locaux actuels. Je vous invite donc à nous soutenir en signant et en faisant signer la pétition qui va vous être remise.

#### **Didier GUILLON, Syndicat AMIS Montluçon**

Beaucoup de fonderies demandent, comme les constructeurs automobiles, des fonds publics pour les soutenir. Or il ne faut pas que cet argent remonte sous forme de dividendes aux actionnaires, comme cela arrive trop souvent. Nous devons donc faire attention, chacun dans notre entreprise, à ce que cet argent soit utilisé dans le but auquel il est destiné.

Dans le secteur des forges, les entreprises sont très dépendantes des donneurs d'ordres, mais certaines choses ne sont pas en adéquation avec la réalité qui nous est présentée. Ainsi, depuis le début de l'année, nous avons une charge de travail assez importante, alors que les ventes de voitures seraient en baisse. La charge de travail de chaque site ne correspond pas toujours à ce qu'en disent les donneurs d'ordres et je crois que nous devrions croiser nos informations sur ce sujet, d'où l'utilité de créer un collectif des fonderies et des forges.

#### **Michel DUCRET**

Le cabinet Sécafi a établi dans sa présentation un tableau des principaux acteurs du secteur des fonderies. Je vous invite à le lire et, éventuellement, le corriger. Il s'agira d'un premier pas vers la réalisation d'un annuaire qui rassemblera à la fois les coordonnées des syndicats de donneurs d'ordres et de sous-traitants.



#### **Thierry BRUNI, groupe Arche**

Je précise que depuis que la fonderie MBF dans le JURA ne fait plus partie du groupe Arche, notre premier client est Renault.

#### **Pascal BURGHOFFER, groupe GMD**

Il faudrait simplement préciser que nos principaux clients du secteur automobile sont Renault (40 %) et Peugeot (60 %). J'ajoute qu'en 2011, le résultat net de notre groupe a atteint 14,8 millions d'euros.

#### **Michel DUCRET**

Il faudrait également ajouter au tableau les trois fonderies de PSA (Charleville-Mézières, Sept fons et Mulhouse).

#### **José GONZALES, Métaltemple Aquitaine**

Au 31 décembre 2012, Métaltemple Aquitaine comptait 249 salariés, dont 223 en CDI, 10 en CDD, 6 en contrat d'apprentissage et 7 en contrat de professionnalisation. Notre entreprise fabrique des chemises pour poids lourds, essentiellement pour Iveco, Scania et Volvo, ainsi que des chemises industrielles pour Caterpillar, la SNCF, Fairbank, CMT ou MAN. Nous avons également une fonderie acier, qui fabrique essentiellement des viroles hydro-alu. Après une période difficile, notre chiffre d'affaires est repassé de 15 à 26 millions d'euros entre 2009 et 2012 et

si nous avons réussi à sortir la tête de l'eau, nous restons inquiets pour l'avenir.

#### **Michel DUCRET**

Je demanderai à nos camarades des fonderies intégrées de Renault et PSA de nous faire connaître l'effectif de leur site, afin que nous puissions le préciser dans le tableau de Sécafi.

#### **Xavier PETRACCI**

Il manque dans le tableau quelques fonderies qui travaillent pour l'Aéronautique, notamment la plus connue, celle d'Aubert & Duval à Pamiers.

Il faudrait peut-être aussi établir dans le tableau une distinction entre les sites qui produisent des métaux ferreux et ceux qui produisent des métaux non-ferreux.

#### **Jean-Pierre DE KUYPER, Akers Berlaimont**

En 2005 et 2006, notre site a fait l'objet d'une restructuration et 75 de ses salariés ont été licenciés (dont une dizaine ont été repris ensuite). A cause de la concurrence des pays à bas coûts de main d'œuvre, en particulier de la Chine, nos sites sont tous en danger et notre groupe n'est pas loin du dépôt de bilan. Nous devons donc lutter tous ensemble et de manière durable contre les effets pervers du capitalisme (spécialisations, délocalisations, licenciements boursiers, etc.), la casse de notre outil industriel et de notre système de protection sociale.

**Philippe FAURE, SECAFI**

Pour revenir sur la question de l'utilisation des fonds publics, il faut savoir qu'un nouveau crédit d'impôt de 20 milliards d'euros, soit la moitié du montant de l'impôt sur les sociétés, va être accordé aux entreprises. Or une information/consultation du CE sur l'utilisation de ces fonds est prévue, ce qui vous donnera l'occasion d'en discuter dans le détail avec votre employeur.

**Patrick GARNIER,  
Federal Mogul Chasseneuil**

Notre usine fabrique des pistons pour voitures, essentiellement pour Renault et PSA. Elle compte 256 salariés répartis sur deux activités : fonderie et usinage. Nous travaillons avec des sous-traitants turcs et roumains appartenant au groupe Federal Mogul. Nous sommes dans la même situation que les autres salariés du secteur. Depuis 2007, nous avons accepté de changer nos horaires et d'augmenter notre temps de travail pour monter des nouvelles lignes, et notre direction nous demande à présent de négocier un accord de compétitivité. Nous avons donc décidé de déclencher un droit d'alerte, car nous n'avons reçu ni produits nouveaux, ni investissements.

Par ailleurs, alors qu'on nous a commandé 300 000 pistons en décembre dernier, notre direction a choisi d'en sous-traiter 200 000 en Turquie et en Roumanie, préférant demander

l'APLD pour les salariés de notre site, afin de les placer en formation. Nous sommes donc très inquiets quant aux suites de l'accord qui vient d'être signé par la CFDT et le patronat et invitons tout les salariés à se mobiliser le 5 mars prochain.

**Michel DUCRET**

Nous voyons bien que nous avons besoin d'améliorer les relations entre syndicats de donneurs d'ordres et syndicats de sous-traitants. Sur ce point, il est vrai que nous avons peut-être trop souvent assimilé le secteur des fonderies à celui de l'Automobile et que nous devons nous rapprocher des syndicats de constructeurs aéronautiques, afin d'élargir notre champ d'activité. Nous devons également avoir connaissance des réunions qui ont lieu au sein de ces groupes.

Par ailleurs, on nous reproche souvent de ne pas avoir suffisamment de liens avec les syndicats des constructeurs, ce qui fait que les syndicats de sous-traitants ne savent pas à qui s'adresser. Serait-il possible de désigner dans la CGT RENAULT et PSA un référent qui assurerait le lien avec la Fédération et les syndicats de sous-traitants ? Serait-il par ailleurs utopique d'organiser, au moins pour les syndicats du secteur aéronautique, une rencontre avec des camarades travaillant dans la recherche et le développement ? Il faudra enfin donner une suite à la réunion de ce jour pour qu'elle ne reste pas un coup d'épée dans l'eau,

en commençant par la rédaction d'un dossier fédéral sur le secteur des fonderies.

**Xavier RAYNAUD**

S'il faut établir un lien entre syndicats de donneurs d'ordres et de sous-traitants, il ne faut pas non plus nous éparpiller. Pour notre part, nous allons nous mettre autour d'une table avec nos camarades des fonderies du Poitou pour discuter des nouveaux produits (nouveaux blocs moteurs, véhicules électriques, etc.) qui risquent de faire évoluer nos métiers. Nous nous réunirons une première fois, puis essayerons de nous retrouver une ou deux fois par an.

**José GONZALES**

Une question importante est de savoir où sont fabriquées les pièces, car quand on le sait, il est facile d'intervenir syndicalement. J'aimerais, par exemple, que nos camarades de Renault Trucks nous aident à savoir où sont réalisées leurs chemises pour pouvoir, le cas échéant, intervenir au plus haut niveau.

**Alain DELAVEAU,  
Fonderie du Poitou Fonte,  
secrétaire de l'UL de Châtelleraut**

Même dans une petite ville comme Châtelleraut, nous avons déjà du mal à nous rencontrer, mais les choses sont en train de changer. Le combat mené par nos camarades des fonderies du Poitou Aluminium, nous a en effet bien montré que nous avons besoin des syndicats de constructeurs pour savoir ce que fait chaque site et où vont les pièces. Il faut donc que nos camarades nous fassent remonter leurs informations et nous sommes allés à leur rencontre dans ce but, ce qui nous a permis de commencer à créer un collectif automobile/aéronautique.

**Serge REMONDIERE,  
Montupet CHATEAUROUX**

Tout le monde connaît le lien qui existe entre Renault, Montupet et FDPA. Pour le résumer rapidement, le groupe Montupet obéit aux ordres de Renault, en utilisant le chômage partiel comme une variable d'ajustement. Pourtant ce groupe se porte bien, puisqu'il a pu verser des dividendes à ses actionnaires. Nous nous interrogeons donc sérieusement sur la façon dont nous allons traverser la période 2013-2015.



**Pascal BRIAND,**  
**UD de la Vienne**

Ce dont nous aurions besoin, ce serait de connaître en début d'année les prévisions de productions des constructeurs automobiles et aéronautiques, pour que nous puissions en déduire des prévisions de commandes. Nous devons également avoir connaissance des travaux en cours sur les nouveaux matériaux et des subventions perçues par chaque entreprise, car toutes ces connaissances nous permettraient peut-être d'influer sur les choix industriels des grands groupes. Nous devons également faire pression sur les élus locaux, qui veulent se dédouaner de la question de l'Industrie, en coordonnant notre action au niveau de la Fédération.

Concernant l'accord du 11 janvier, il conduira à l'apparition de contrats de 24 heures par semaine, renouvelables huit fois, ce qui conduira à créer une nouvelle classe de travailleurs pauvres parmi les travailleurs pauvres. Je pense donc que la journée du 5 mars ne sera qu'une étape et qu'il faudra ensuite prendre les choses en main dans nos départements.

**Florent TRINQUART**

Je tiens à souligner que 85 % des voitures fabriquées au Maroc sont destinées à l'export, ce qui montre bien qu'elles ne sont pas destinées à répondre à la consommation interne. Concernant par ailleurs l'accord de compétitivité en cours de négociation chez Renault, il faut savoir qu'il aura des répercussions sur les sous-traitants du groupe, qui risquent d'être à nouveau soumis à un chantage sur les prix.

Je regrette par ailleurs que la CGT ne sache pas valoriser davantage ses victoires, notamment celles rencontrées aux Fonderies du Poitou, ou sur le site de Rencast, dont nous avons obtenu, grâce à l'intervention des salariés, le maintien, accompagné d'investissements. Il ne faut jamais oublier que nous n'arriverons à rien sans le soutien des salariés. Je pense d'ailleurs que nous avons encore de grandes victoires à remporter avec les salariés et il ne faudra pas oublier de les valoriser.

**Xavier RAYNAUD**

Pour ma part, je pense que nous devons nous battre avec les syndiqués des autres entreprises pour obtenir

des productions, quel que soit leur commanditaire, et non mettre nos sites en concurrence. J'ajoute que si nous voulons créer un rapport de forces pour le 5 mars prochain, nous devons nous y atteler dès aujourd'hui.

**Michel DUCRET**

Un quatre-pages sur l'accord du 11 janvier a été tiré à deux millions d'exemplaires et envoyé aux syndiqués. On voit bien que, lorsqu'on va au contact des salariés, on peut leur faire comprendre les enjeux de cet accord. Nous devons donc continuer à les en informer, ainsi que nos élus, pour que la journée du 5 mars soit une réussite. Mais cette journée ne sera pas une fin en soi ; il faudra aussi définir un calendrier de lutte pour la suite, comme nous l'avons fait lors du mouvement contre la réforme des retraites. Nous avons également tout intérêt à valoriser les luttes que nous avons gagnées, ce que nous ne faisons pas assez aujourd'hui.

Aujourd'hui, le gouvernement et le patronat n'ont en effet qu'une cible : la CGT car c'est la seule organisation capable de leur tenir tête. On voit d'ailleurs bien toutes les attaques dont sont victimes nos élus et mandatés, à tel point que nous avons proposé au Bureau Fédéral de les recenser, afin de pouvoir intervenir au niveau national. Si vous avez des informations sur ce sujet, vous devez donc nous les faire remonter.

Je vous informe par ailleurs, que quatre syndicats de PSA, (CFTC, FO, SIA et CGC) ont validé ce matin un accord de mobilité entre les sites d'Aulnay, Rennes et Poissy, au moment même où 450 de nos camarades d'Aulnay sont en grève.

Je remercie le cabinet Sécafi d'avoir été présent aujourd'hui. Nous n'en sommes encore qu'au début et nous continuerons à travailler à un document sur ce sujet, ainsi qu'à la création d'un collectif. Nous devons aussi trouver dès la fin de cette réunion des camarades prêts à travailler à un dossier fédéral. Nous allons enfin continuer à travailler sur l'annuaire des fonderies.

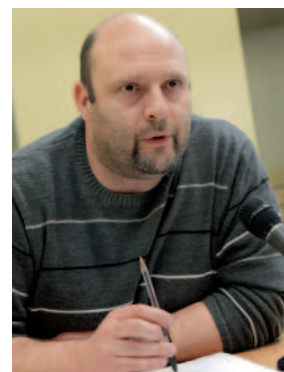
Je pense que nous devons garder l'objectif d'organiser une rencontre des syndicats des fonderies du secteur aéronautique, à laquelle nous

inviterions des camarades travaillant dans la R&D. Nous pourrions aussi organiser une journée du même type avec les camarades des fonderies qui travaillent pour les constructeurs automobiles, dans le but d'anticiper l'évolution de leur activité.

Concernant le Centre Technique des Industrielles de la Fonderie (CTIF), nous devons avoir un représentant à la réunion annuelle de son Conseil d'administration, afin de remplacer le camarade Richard Gentil de la fonderie de Cléon devenu représentant au conseil d'administration en remplacement d'Yves Audvard. Je pense qu'il vaudrait aussi la peine de rencontrer le patronat des fonderies pour les « secouer » un peu.

Pour terminer, je vous rappelle que les Assises de l'Automobile auront lieu les 5 et 6 juin prochains à Montreuil. Nous y attendrons 300 camarades, ainsi que des délégués de pays étrangers. Il s'agira donc d'un rendez-vous important.

Je pense pour conclure que nous pourrions organiser une rencontre comme celle d'aujourd'hui une ou deux fois par an.



**SECAFI**

**LE RÉSEAU  
DE PROXIMITÉ**  
qui reçoit la confiance  
du plus grand nombre  
de **CE** et de **CHSCT**

*pour*

- Des alternatives viables pour les salariés
- Des solutions concrètes aux projets de réorganisation
- Un dialogue constructif entre les acteurs de l'entreprise

- ➔ Diagnostic social et stratégique
- ➔ Conseil face aux changements permanents
- ➔ Qualité de vie au travail
- ➔ Santé au travail, risques psychosociaux



contact@secafi.com  
Tél. 01 53 62 24 40

SECAFI, une société du

