

Opel : intérêt discutable, conséquences inquiétantes...

Des résultats pas si réjouissants que ça...

Les résultats affichés par PSA en 2016 avec une marge opérationnelle de 6%, sont exceptionnels dans l'histoire du groupe. Nous pouvons effectivement nous réjouir de la rationalisation des gammes et de l'augmentation de la valorisation de nos véhicules. Mais la CFDT est aussi inquiète car ces résultats ont surtout été obtenus par une restructuration du groupe douloureuse pour les salariés : diminution de la masse salariale (objectif ratio masse salarial / CA de l'ordre de 11,5%), politique d'austérité, ventes à la découpe, R&D atrophiée, externalisations...

Pour la CFDT, PSA attendait d'avoir du cash pour pouvoir s'offrir Opel, ce qui est le cas aujourd'hui. Alors que PSA sort à peine la tête de l'eau et que la direction explique que la priorité n'est plus dans les volumes mais à la rentabilité, le projet de rachat d'OPEL, en pertes structurelles et récurrentes, nous laisse perplexe. En effet, GM veut se débarrasser de sa division européenne qui n'est plus rentable depuis 16 ans. OPEL/Vauxhall a enregistré une perte de 257 millions d'euros en 2016. Au cumul, le géant de Detroit a perdu plus de 15 milliards de dollars en Europe depuis 2000.

M. TAVARES doit nous expliquer sa stratégie et le périmètre du projet de rachat d'OPEL et pas seulement jusqu'en 2018 pour lesquels des accords ne lui laisse que peu de marge mais après !

Qui va payer la mise en rentabilité d'Opel ?

Pour la CFDT l'équation est assez simple, l'achat d'Opel permettra à PSA de réaliser des synergies autant dans les usines qu'en recherche et développement. Alors aujourd'hui, Mr Tavares fait le tour des palais européens pour chanter qu'il respectera tous les accords... qui échoient en 2018 ! **D'ailleurs PSA a annoncé 2Md€ d'économies annuelles dont 0,4Md€ par la mise en commun de la R&D notamment des GMP plus 0,4Md€ par la suppression de 6000 emplois !**

Et cela sans parler de la rationalisation des moyens de production, il est fort à craindre que des fermetures de sites (et pas qu'Opel) soient rapidement à l'ordre du jour... la facture sera donc payée par les salariés !

OPEL répond-il aux 3 défis de PSA ?

En 2012, alors que PSA était proche de la faillite, le cabinet d'expertise SECAFI avait pointé 3 axes de fragilité : PSA était un constructeur généraliste avec une offre principalement sur le segment B, manquant de volume et trop centré sur l'Europe.

1 La montée en gamme :

GM pour limiter ses pertes, a réduit ses investissements dans sa filiale européenne. Faute d'argent, OPEL a pris beaucoup de retard technologique, notamment dans les GMP et les plateformes véhicules (pas de renouvellement de leur plateforme 1). Ce constructeur a la réputation de construire des voitures solides mais sans personnalité. Opel n'est pas une pépite technologique. On est loin du haut de gamme.

⇒ **Pour la CFDT, OPEL ne répond pas à l'objectif de montée en gamme de PSA.**

2 Les volumes :

Un rapprochement entre PSA et Opel ajouterait sur le papier environ 1 million de véhicules supplémentaires aux 3,15 millions de PSA (en 2016). Cependant, les 2 constructeurs sont présents sur le marché Européen sur les mêmes segments à gros volumes avec peu d'opportunités de développement. Seule consolation, Opel est implantée en Allemagne avec 7,3% de part de marché contre 3% pour PSA.

⇒ **Pour la CFDT, OPEL ne répond que partiellement à l'objectif des volumes.**

3 L'internationalisation :

Comme PSA, la production et le marché d'Opel est centré sur l'Europe. Les deux constructeurs ne sont pas encore assez présents là où il y a de la « croissance », à savoir sur les marchés émergents.

⇒ **Pour la CFDT, OPEL ne répond pas aux enjeux de l'internationalisation.**

Pour la CFDT, l'achat d'Opel est un vrai mystère : pourquoi ? pour quoi faire ? Nous ne comprenons pas l'intérêt de PSA et encore moins celui des salariés !

Etat des lieux de la marque Opel et de sa déclinaison britannique Vauxhall

Pays	Site	Salariés	Production	Volumes
Allemagne	Rüsselsheim usine	3790	Segment D et E BV	130 000
	Rüsselsheim R&D	7270	R&D	
	Eisenach	1420	Segments A et B	130 000
	Kaiserslautern	2150	Moteur diesel	60 000
	Dudenhofen	?	Centre d'essais	
Hongrie	Szentgotthard	810	Moteurs et BV auto	700 000
Autriche	Aspern	1480	Moteur et transmission	240 000
Royaume-Uni	Ellesmere Port	1630	Segment C	120 000
	Luton	1140	VU	70 000
Espagne	Saragosse	5200	Segment B	330 000
Pologne	Tychy	480	Moteurs	
	Gliwice	2920	Segment C	180 000



Une carte de 2010 qui n'a pas évolué depuis (à part la fermeture de l'usine de Bochum...) nous montre l'implantation des usines GM en Europe. Le ratio coût de la main œuvre sur le Chiffre d'affaire est de 15% chez OPEL alors que chez PSA nous sommes à 11,5% aujourd'hui, ceci laisse bien évidemment augurer l'avenir... Il est à noter que PSA ambitionne de faire aussi revenir Opel à une marge opérationnelle de 2% d'ici 2020 et 6% d'ici 2026 !

Les constructeurs US, pas toujours de bons souvenirs... 2012 : une alliance « éclair » GM-PSA décevante

En 2012, GM a déboursé 300 millions d'euros pour entrer au capital de PSA alors au bord de la faillite. G.M détenant 7% du capital sans aucune réciprocité. A l'époque il n'y avait pas de plan B ! En quelques mois, l'alliance initialement présentée comme mondiale s'est finalement réduite à 3 projets véhicules en Europe avec OPEL et une JV (Joint-Venture) achat. Au passage GM aura forcé PSA à se retirer de son marché fructueux en Iran et aura récupéré de la technologie, notamment au niveau des GMP, à peu de frais avant de revendre ses parts en 2013.

Opel et déménagement LG pas sans rapport...

La CFDT ne croit pas aux coïncidences et n'est pas naïve, si les deux informations arrivent concomitamment, c'est qu'il y a un lien, d'autant plus que la peinture du centre R&D de Russelsheim est à peine sèche ! PSA n'a pas suffisamment de compétences disponibles pour développer les véhicules électriques, alors que ce nouveau centre lui en est doté, nous ne pouvons donc que nous inquiéter de l'avenir de notre activité. Mais si pour PSA il n'y a aucun impact sur les activités de LG, alors il est urgent (au regard de cette annonce) de ne pas délocaliser LG vers Poissy. D'autant plus qu'il existe des solutions beaucoup plus rationnelles, vertueuse pour les salariés et économiquement intéressantes pour PSA que nous présenterons bientôt. Et cela se justifiera encore plus au regard des échanges avec Russelsheim qui vont être nombreux !

La CFDT demande à la direction :

- de nous dévoiler son plan avec les impacts (au-delà de 2018) sur tous les salariés,
- de nous expliquer quels sont les intérêts pour PSA,
- et de présenter comment Mr Tavares va s'y prendre pour transformer les risques en réussite !

**La CFDT a des valeurs à défendre. Si vous les partagez, n'hésitez pas à nous rejoindre.
Ensemble, nous serons encore plus forts et tout le monde y gagnera, y compris PCA !**