



Syndicat c.g.t. – FORCE OUVRIERE
FPT – POWERTRAIN TECHNOLOGIES
BOURBON-LANCY

**RESULTATS D'UNE GESTION
DESASTREUSE.....POUR LES SALARIES !!!!!**

Chez FPT, les fins d'années se suivent mais ne se ressemblent pas. L'année dernière nous nous sommes battus contre la Direction qui voulait nous faire travailler la 5^{ème} semaine et cette année c'est parce qu'elle veut nous faire chômer.

Il est vrai que la conjoncture est défavorable et l'augmentation des prix des carburants touche toute la filière transport. Ce qui n'explique pas la gestion douteuse de la part de la Direction.

Dès juin, elle avait connaissance d'une baisse de 2000 moteurs par rapport au budget 2008 et dès juillet, que ce serait 10 000 moteurs en moins.

Au lieu d'anticiper, de commencer à réduire la production et de chercher des solutions, la Direction a continué à nous faire produire toujours plus de moteurs (7800 en juillet, le plus gros mois de l'année), pour respecter le « rolling » (prévisions de production données par nos clients).

Ces fameux rollings, quels sont les critères pour les établir ? Certainement pas par rapport aux stocks existants à Ulm et Madrid. Il semblerait, en effet, qu'ils ne savent plus où mettre les moteurs. Et quand au CE de septembre, nous avons demandé à la Direction combien il y avait de moteurs en stock chez nos principaux clients, nous n'avons eu comme réponse, qu'avec IVECO, c'était impossible de savoir...**INCROYABLE !!!**

Si on ajoute qu'il y a sur le réseau IVECO des véhicules invendus (info du CCE de juillet), **on en arrive à se demander ce qui se passe.**

Pourquoi faire autant de stock ?

Que se passera-t-il en janvier puisque nos clients chôment deux à trois fois plus que nous ? Continuerons-nous à leur envoyer autant de moteurs ?

Toutes ces questions restent pour l'instant sans réponse. Ce qui nous amène à nous demander, quelle est finalement la logique de FIAT derrière tout cela ?

Mais ce que nous déplorons le plus, c'est l'absence d'effort de la part de la Direction pour minimiser l'impact sur les salariés.

Nous avons demandé une indemnisation à 100%, elle n'accepte même pas le principe d'aller au-delà des 50% prévus par la loi et financé par l'argent public.

FO s'est opposé à la différence de traitement des salariés (plus ou moins de congés forcés selon que l'on travaille au montage ou à l'usinage), nous avons donc demandé que tout le monde soit concerné par le même nombre de jours de chômage ou congés forcés (1 seul jour en octobre) et que l'établissement soit totalement fermé ces jours-là. La réponse est non car ce que veut la Direction même dans une telle situation

C'est de la FLEXIBILITE.

Nous avons demandé qu'il nous soit fournit un bilan des formations, des heures utilisées dans les différents projets (ISO, WCM, etc....) des simulations en envisageant différents cas de figures afin de tout mettre en oeuvre pour diminuer, voire supprimer, les jours de chômage. Nous n'avons rien eu.

Les seules propositions acceptées par la direction ont été, l'inversion d'un week-end de décembre avec une autre sur novembre pour le personnel en VSD et la possibilité d'inversion du vendredi 31 octobre avec un autre vendredi, pas travaillé ou long, pour les personnes étant en ½ RTT ce jour là.

D'ailleurs concernant ce dernier point, l'attitude de la Direction est déplorable. Elle n'a pas respecté sa réponse donnée au CE. Elle n'attribuait plus que la possibilité d'inverser avec un vendredi long. Il nous a fallu intervenir de nouveau pour faire respecter la décision prise en CE.

Concernant l'année prochaine, le budget 2009 prévoit environ 72 000 moteurs, ce qui permettrait d'avoir une cadence normale pour un effectif fixe mais les propos du Directeur au dernier CE : « il faut se préparer au pire » ne sont pas fait pour nous rassurer.

Et en plus de tout cela, il faut tenir compte de la mise en production de l'usine en Chine début 2009. Au CE de septembre, nous avons demandé l'impact de cette mise en route sur la production de Bourbon Lancy, la réponse a été qu'il n'y aurait pas de conséquences « aujourd'hui ».

Qu'en sera-t-il demain ?

Rappelons que l'usine chinoise est prévue pour le marché asiatique mais aussi pour l'exportation.

Où le groupe Fiat veut-il en venir avec les poids lourds ? L'objectif est il identique à celui du Daily ? En effet, le véhicule équivalent fabriqué en Chine sera autorisé à la vente en Europe, concurrençant directement ce dernier et mettant en péril entre autres l'établissement de Valladolid (Espagne).

Pour toutes ces raisons, nous sommes en droit d'être inquiets et nous nous devons d'être vigilants pour l'avenir de notre site.