



Fédération Métaux CGT, Syndicat CGT FDPA, UD CGT Vienne,
Coordination CGT Renault

La FDPA ne fermera pas ! Les grévistes de FDPA font plier les directions de Montupet et de RENAULT

Après 8 semaines de grève, les salariés de la Fonderie du Poitou Aluminium ont repris le travail ce vendredi 28 octobre, après avoir signé un protocole d'accord de fin de conflit qui garantit :

- *Le retrait du « plan de compétitivité ».*
- *L'absence de sanction pour les salariés grévistes.*
- *Sous réserve d'avoir les fonds disponibles, rechercher tous moyens pour limiter l'aspect financier (perte de salaire) de la situation présente.*
- *L'engagement du groupe Renault d'assurer la charge sur le site.*
- *Renforcer et poursuivre les négociations avec RENAULT pour obtenir le soutien sur un plan de charge (total ou partiel).*

Dans l'unité des syndicats, la très forte mobilisation des salariés et les nombreux soutiens qu'ils ont obtenus ont stoppé net le plan de fermeture de la FDPA, concocté par les directions de RENAULT et de Montupet !

Car derrière le plan dit « *de compétitivité* », c'est la fermeture pure et simple de la FDPA qui était programmée, avec la délocalisation de la fabrication des culasses vers les pays à bas coûts et notamment la Bulgarie.

Un projet de fermeture élaboré fin 2009

En 2009, RENAULT incite Montupet à racheter la FDPA détenue par un fond de pension allemand (4^{ème} repreneur depuis la vente de la FDPA par RENAULT en 1999).

Pour obtenir de nouvelles baisses de prix et accroître ses marges, RENAULT et Montupet s'arrangent. **En délocalisant la fabrication des culasses vers la Bulgarie, les deux directions s'assurent une augmentation mutuelle de leur marge respective.**

Pour mener à bien leur plan et ne pas être pénalisé par la transition des fabrications de la FDPA vers la Bulgarie, RENAULT a déjà réalisé de nombreux stocks avant la vente de la FDPA à Montupet fin 2009.

Mieux encore, la direction de RENAULT donne ensuite l'autorisation à Montupet de dupliquer ses propres outillages pour faire les moules à destination de la Bulgarie (permettant de couler les culasses).

On comprend alors pourquoi, RENAULT n'ait pas été en rupture d'approvisionnement après 8 semaines de grève !

Montupet souhaitait le beurre et l'argent de beurre !

Au nom d'un pseudo « *manque de compétitivité* » et pour soi-disant « *sauver l'entreprise* », la direction de Montupet exige d'abord une baisse de 25% des salaires ouvriers, la suppression de 14 jours RTT, un gel des salaires sur 3 ans et une baisse d'effectifs de structure de 50 personnes. Arguments repris aussi pour justifier l'absence d'investissement.

C'est la 1^{ère} étape d'un scénario patronal assez classique. On asphyxie d'abord l'entreprise (perte de compétences, manque de moyens) et on lui reproche ensuite de ne plus être au niveau pour justifier la fermeture.

En définitive, la baisse des salaires que voulait imposer Montupet aux salariés de la FDPA aurait financé leur propre licenciement !

Seulement voilà, les salariés n'ont pas été dupes !

En s'opposant très majoritairement à ce plan dit « de compétitivité », c'est à la fermeture de la FDPA qu'ils se sont opposés, en assurant ainsi le maintien des fabrications des culasses RENAULT sur le sol national !

Une intervention politique qui doit encore s'amplifier !

Avec une mobilisation aussi forte et soutenue aussi largement en France, les dirigeants politiques n'ont pas pu fermer les yeux et se désengager de leurs responsabilités.

Avec 15% dans le capital de RENAULT, l'état ne pouvait pas ne pas intervenir dans ce dossier au vu de l'enjeu. Car au final, c'est la délocalisation de l'ensemble des fabrications de culasses de Renault qui est posée.

Or, au vu des déclarations de nos dirigeants sur le déficit de la balance commerciale et du nécessaire maintien de l'emploi en France, la population attend qu'ils passent de la parole aux actes !

Jeudi 27 octobre, M. Besson a reçu les organisations syndicales de la FDPA et des Fédérations syndicales (CGT, FO et CFE-CGC) pour leur annoncer qu'après d'âpres discussions, l'état avait obtenu de RENAULT l'engagement de s'alimenter en culasse auprès de la FDPA.

C'est une première étape décisive obtenue par les grévistes de la FDPA !

Mais le combat des salariés et des organisations syndicales va se poursuivre pour que RENAULT aille beaucoup plus loin.

RENAULT doit s'engager sur des volumes de production suffisamment importants sur le long terme pour assurer le maintien et le développement de la FDPA. IL y va de l'intérêt des salariés de la FDPA mais aussi de RENAULT.

En se réappropriant la technologie que ses techniciens et ingénieurs ont mise au point, RENAULT s'assurerait d'une technique dont les atouts (qualité, rendement..) sont admis tant par les spécialistes de RENAULT que de la FDPA.

C'est la raison pour laquelle, la délégation syndicale a réaffirmé à M. Besson qu'il avait tort de ne pas plaider la réintégration de la FDPA dans RENAULT, car il y va du propre intérêt de RENAULT, du propre intérêt de notre pays que de maîtriser nos savoir-faire.

**C'est ce combat que nous allons poursuivre
dans les jours et semaines à venir !**

Montreuil, le 28 octobre 2011