

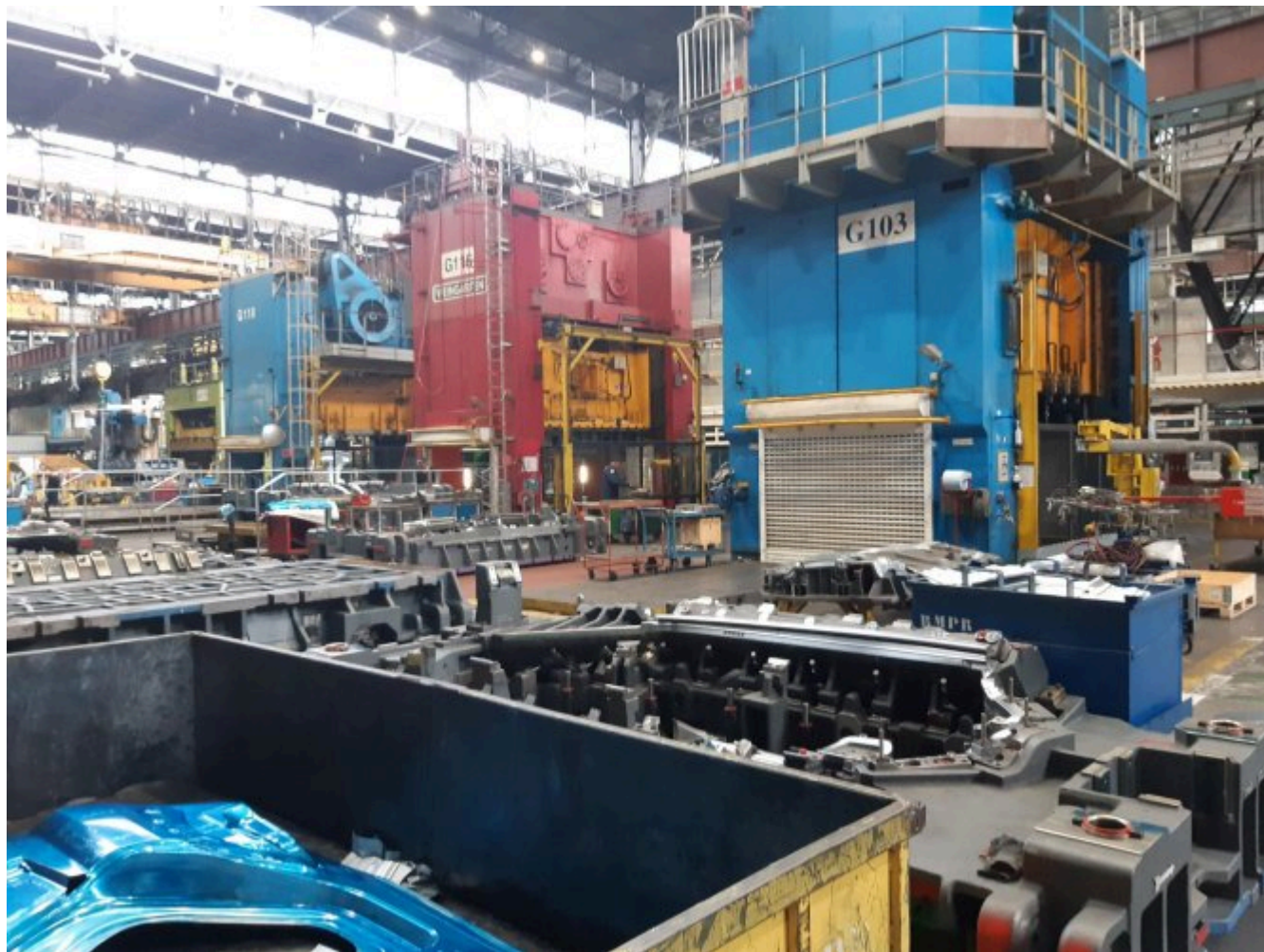
Constructeurs - 19/07/2024 - #Fiat , #Stellantis

Stellantis : l'arrêt de la conception et réalisation des outillages d'emboutissage à Rennes, est-ce bien grave ?

Par Florence Lagarde Directrice de la rédaction et Directrice de la publication

Vous êtes abonné

Offrir cet article



Le groupe Stellantis a confirmé le 17 juillet la décision de cesser les activités de conception et réalisation des outillages d'emboutissage dans l'usine de Rennes. Les élus CFE-CGC regrettent la perte d'un savoir-faire historique de l'usine qu'il faut des années pour maîtriser et qui était "cœur de métier". La direction leur oppose des écarts de coûts de 20% à 60%.

A chaque décision de sous-traitance nouvelle dans le groupe Stellantis, les syndicats dénoncent une perte de compétences. A chaque fois la raison est toujours la même : l'amélioration de la compétitivité.

Lors d'une présentation stratégique devant les analystes en juin dernier, le groupe Stellantis a annoncé son intention de sourcer 80% de ses achats dans les pays low-cost. Carlos Tavares avait ajouté que les économies demandées aux fournisseurs le groupe se les imposait aussi.

Ainsi au même titre qu'il demande des cotations "à prix chinois" aux équipementiers, c'est aussi ce référentiel qui s'applique à des activités faites en interne. La conception, réalisation et mise au point des outillages d'emboutissage à l'usine de Rennes a été rattrapée par cette logique et on se demande même comment il se fait qu'elle existait encore...

Déjà 90% des outils étaient réalisés par des outilleurs et il ne restait que les pièces de robes pour préserver la qualité perçue et les outils pour l'emboutissage des pièces en aluminium.

"Nous étions la dernière usine terminale de Stellantis en France à avoir cette activité de conception, études, réalisation, mise au point des outils d'emboutissage. Elle a été arrêtée il y a deux ans à Sochaux. Elle a aussi été fermée à Rüsselsheim. Cette stratégie va s'appliquer aux deux ateliers ex-Fiat de Mirafiori en Italie et Tychy en Pologne", regrette **Didier Picard**, délégué syndical CFE-CGC Stellantis Rennes.

Pour Rennes, cette décision a été présentée aux syndicats le 25 juin pour information, elle a été confirmée lors du CSE du 17 juillet.

"Nous sommes managés uniquement par la notion de coût. Pour nous c'est une vision court-termiste, regrette Didier Picard. La décision est prise, on ne la changera pas. Mais nous voulons alerter sur la perte d'un savoir-faire historique. Notre avis est qu'on doit dépasser le seul motif économique pour une activité qu'on nous disait cœur de métier. Nous ne sommes pas des stratèges mais on se pose des questions sur le plus long terme. Les personnes qui produisent les outils arrivent à maturité de savoir-faire au bout de 5 à 7 ans. On va faire appel à des prestataires extérieurs et si plus tard on veut réintégrer cette compétence ce ne sera plus possible."

Cette volonté de préserver des savoir-faire visiblement cela pèse peu face aux questions de baisse des coûts. *"La direction nous a présenté des écarts de coûts importants de 20% à 60%. Nous leur avons demandé des détails sur les coûts matières, études, réalisation, contrôle, logistique",* nous a dit Didier Picard. Les meilleurs coûts seraient en Chine, en Inde, il y aurait également des outilleurs au Vietnam, en Thaïlande et en Turquie.

L'équipe concernée représente 82 personnes qui vont être redéployées sur d'autres fonctions dans le groupe. *"Nous nous battons pour qu'ils puissent rester sur le site de Rennes et que leur classification soit maintenue",* précise Didier Picard. Ce redéploiement est facilité par la mise en place d'une nouvelle activité d'injection plastique dans l'usine, nous a précisé un représentant de la communication du groupe.

"L'injection plastique est une activité qu'il y avait chez Fiat. Rennes est un site pilote pour la réintégrer."

Alors, l'arrêt de cette activité est-ce bien grave ? Dans un contexte où la nécessité de réindustrialiser la France fait consensus, c'est assurément une décision qui ne va pas dans le bon sens...

Actualité suivante : Avec Sandero en tête des ventes en Europe, Dacia a vu ses ventes progresser ce semestre, malgré l'arrêt de la Spring →