

Volkswagen : Prendre sur les profits !

jeudi 21 novembre 2024, par [MAIWALD David](#)

Avant la troisième séance de négociations, IG Metall a présenté un « plan pour l'avenir ». Il s'agit de contraindre la direction du groupe et les actionnaires à prendre leurs responsabilités. Pas sûr toutefois que ce plan d'avenir soit à la hauteur des attaques envisagées par la direction de Volkswagen.

Le syndicat IG Metall veut contraindre les actionnaires à s'engager. Avant le troisième round de négociations chez Volkswagen ce jeudi, IG Metall a présenté mercredi un « plan d'avenir » avec lequel les menaces de fermetures d'usines et de licenciements massifs brandies par la direction du groupe seraient évitées. Dans ce plan, le syndicat demande tout d'abord, et c'est une première, que les actionnaires versent une contribution afin d'atteindre le bénéfice d'exploitation escompté par la direction du groupe tout en préservant les sites et les emplois des salarié.e.s. Pour 2025 et 2026, IG Metall renonce en substance à une augmentation des salaires, au profit d'un « fonds pour l'avenir ». Celui-ci doit être utilisé par la direction, pour une durée limitée, afin de réduire le temps de travail des salarié.e.s si nécessaire ou de « faire en sorte que les réductions d'effectifs restent socialement acceptables », a fait savoir le syndicat. Une compensation salariale en cas de réduction du temps de travail devrait alors être payée par ce fonds.

La direction de Volkswagen conduite par Oliver Blume apprécie cette démarche : face à la baisse de ses marges bénéficiaires, elle n'a guère fait plus jusqu'alors que de tortiller du cul et de menacer de licencier. Manifestement, ici le management consiste simplement à trancher - le travail est fait par d'autres. Même si les métallos avaient annoncé qu'il y aurait des mouvements de grande ampleur, le « plan d'avenir », conçu dans la défensive, fait un pas en avant significatif vers la direction de l'entreprise. Dès le départ, le syndicat avait posé comme condition à la poursuite des négociations la présentation d'un plan d'avenir par la direction. Le projet qui est désormais sur la table élargit le périmètre de ceux et celles qui verraient leurs primes supprimées. Avant même le troisième rendez-vous de négociation, la durée de validité de ces mesures, initialement limitée à douze mois, semble déjà avoir été nettement prolongée. La direction du groupe n'est pas tenue de prévoir des augmentations immédiates. Le syndicat IG Metall en attend une manne potentielle de 1,5 milliard d'euros.

Apparemment, les menaces formulées par les représentants du capital ont fait leur effet. [En sortant du cadre habituel de la cogestion et en refusant de négocier, la direction est actuellement](#) en meilleure position que le syndicat avec ses préavis de grève. Pour l'entreprise, « sans que rien n'ait changé », il s'agit « d'atteindre de façon durable l'objectif financier et donc la compétitivité », a expliqué mercredi un de ses porte-paroles. « C'est la raison pour laquelle des fermetures d'usines ne peuvent pas être exclues ». Avec le syndicat, on veut maintenant « entamer une concertation approfondie sur l'évaluation financière des propositions ». Le groupe considère le « plan d'avenir » comme une « manifestation d'ouverture à des mesures de réduction des coûts du travail et d'adaptation des capacités ».

Personne n'a « autant à cœur la pérennité de l'entreprise que les salarié.e.s eux-mêmes », pouvait-on lire sur un tract d'IG Metall diffusé mercredi. La question est de savoir ce que l'on

entend par « pérennité ». Lars Hirsekorn, membre du comité d'entreprise de Volkswagen à l'usine d'essieux de Braunschweig, a déclaré lors d'un entretien avec *Junge Welt* mercredi que le « plan d'avenir » n'était « pas approprié au but recherché ». Le « fonds d'avenir » peut fonctionner pour les employés des secteurs sous-utilisés, « où les compteurs horaires des collègues sont dans le rouge ». Cependant, la réduction du temps de travail dans les secteurs non directement productifs n'apporterait rien, « car ils sont déjà touchés depuis des années par des réductions d'effectifs et une intensification du travail ». A long terme, le syndicat et le personnel devront trouver des solutions pour sortir de la production automobile : Selon Hirsekorn, les usines pourraient également produire des trams. "Mais pour cela, il faudrait aussi que la société les réclame

David Maiwald