

Accord de compétitivité RENAULT : le compte n'y est pas, Monsieur GHOSN

Largement commenté, pour ne pas dire critiqué, produit d'un compromis l'accord du 13 mars 2013 sur la compétitivité s'il a permis d'offrir un sursis aux sites de fabrication et de montage en France n'aura pas été sans incidence pour les salariés qui ont été largement mis à contribution. Il faut croire que les résultats attendus sont là puisque la Direction envisage un nouvel accord. Mais qu'en est-il de ses engagements ?

Le 17 février dernier auditionné par une commission de l'Assemblée Nationale le PDG de Renault déclarait : « *Sur l'année 2015, nous avons produit plus de 660 000 voitures ; autant vous dire que nous dépasserons largement les 710 000 voitures en France en 2016, alors que nous nous étions engagés à atteindre cet objectif en 2017, puisque c'est l'année de la fin du plan* »

Certains parleront de paranoïa mais l'objectif affiché dans l'accord de compétitivité¹ n'est pas celui-là. Le texte de l'accord de mars 2013 stipule : « *à l'horizon de 2016 Renault s'engage à une activité minimale de 710 000 véhicules en France dont 80 000 de partenaires... Renault se donne comme cible un volume de 820 000 véhicules fabriqués en France par an au-delà de 2016* »

Ainsi dans la perspective, à l'horizon de 2016, l'activité minimale de 710 000 véhicules fabriqués en France, objectif de l'accord de compétitivité n'a pas atteint fin 2015, de peu certes ...mais il manque 50 000 voitures, soit 30% de la fabrication de Flins.

Plus dérangeant alors que l'accord de compétitivité annonce une cible de 820 000 voitures fabriquées au-delà de 2016, la Direction communique sur le chiffre de 710 000 véhicules ! Que ce soit au 31 décembre 2016 ou au 1^{er} janvier 2017 l'accord doit être respecté.

Avant d'ouvrir de nouvelles négociations, tirer le bilan de l'accord de 2013 est une nécessité. Sur plusieurs aspects le comportement de l'Entreprise est condamnable. Divers facteurs sont intervenus modifiant le champ d'application de l'accord : l'amélioration du marché en Europe, la création de la division commune regroupant les ingénieries, etc. Hors la seule préoccupation du PDG est de réduire les effectifs contribuant à l'affaiblissement du groupe. « *La part d'activité externalisée contribue au renforcement qualitatif de nos partenaires !* » cette phrase extraite du compte rendu de l'observatoire sur l'accord de 2013, illustre l'état d'esprit avec lequel la Direction entend redimensionner RENAULT

Un accord ne se limite pas à une signature. Manifestement la Direction ne retient de l'accord de Groupe « **Contrat pour une nouvelle dynamique de croissance et de développement social de Renault en France** » du 13 mars 2013 que l'ajustement des effectifs. Il appartient aux organisations syndicales signataires de rappeler la Direction au respect de sa signature.

¹ _Accord du 13 mars 2013 Contrat pour une nouvelle dynamique.pdf

Ainsi, à l'horizon de l'année 2016, et alors que les Marchés Toutes Marques (MTM) Europe et France pourraient se situer à des niveaux correspondants à ceux prévus à ce jour (estimés aux alentours de 16 millions de véhicules), Renault s'engage à une activité minimum de 710 000 véhicules en France répartis à raison de 630 000 véhicules Renault et 80 000 minimum provenant de partenaires. Ce volume permettant aux sites mécaniques et logistiques établis en France de maintenir voire de développer leurs propres activités. Renault se donne comme cible un volume de 820 000 véhicules fabriqués en France par an au-delà de 2016.

Un renouvellement prématuré

Au cours de cette même réunion du 17 février sur le sujet de la compétitivité Carlos Ghosn disait aux députés: « nous avons la ferme intention de recommencer. Nous voulons mettre à profit l'année 2016 pour mettre sur la table les préoccupations qui existent au sein de l'entreprise, ainsi que ce dont elle a besoin pour continuer sur sa lancée dans les trois prochaines années. Essayons de refaire un contrat de compétitivité, cette fois sur les années 2017 à 2019, avec des engagements très clairs et assumés de part et d'autre, qui nous garantissent une paix sociale et un horizon dégagé grâce auxquels tout le monde travaillera dans la même direction ».

Ce qui est pour le moins en contradiction avec les engagements pris en 2013 et inscrits dans l'accord : « ... les sites d'assemblage sont dotés soit de véhicules, soit de projets donnant une visibilité au-delà de 2016, voire 2020. Il en va de même pour les sites de mécanique ».

Les sites de montage

Véhicules produits	Réel 2013	Réel 2014	Budget 2015	Réel 2015
Flins	129 898	119 243	112 112	146 864
Douai	115 432	114 895	117 987	133 559
Sandouville	25 324	52 084	85 296	99 237
Maubeuge	137 166	137 999	131 754	151 064
Batilly	92 811	108 943	106 568	126 457
Total France	500 631	533 164	553 717	657 181
Palencia	142 749	133 701		211 293
Valladolid	124 944	212 113		257 510
Slovénie	93 733	110 880		129 428
Bursa	315 014	313 190		339 240
	676 440	769 884		937 471

Source Renault:

D'après des données transmises en février 2015 dans le cadre de l'observatoire de l'accord de compétitivité, la Direction avait programmé la fabrication d'environ 555 000 véhicules dans les usines françaises pour l'année 2015. Sans l'amélioration de la conjoncture en Europe il aurait manqué de environ 150 000 véhicules pour atteindre les 710 000 véhicules prévus par l'accord de compétitivité.

La Direction s'est engagée dans l'accord de 2013 tout en sachant qu'elle pourrait ne pas faire les volumes prévus pour les sites français. Le choix pris par la Direction est d'abord de saturer en voitures les sites hors France. Le réalisée 2015 illustre ce fait, les sites espagnols et turcs en fonction de leurs moyens respectifs sont largement engagés. A contrario la production à Flins était revue à la baisse, quant à Douai malgré les investissements et le renouvellement de la gamme sur la période l'engagement reste le même.

Les fabrications pour les partenaires (Micra pour Nisan, Citan pour MB, etc.) confirme la rentabilité de sites français. Des investissements et la fabrication de produits à hauteur valeur ajoutée de ces mêmes partenaires à Douai et à Flins pour « saturer les lignes » montreraient une réelle volonté de l'Entreprise quant à l'avenir de ces usines.

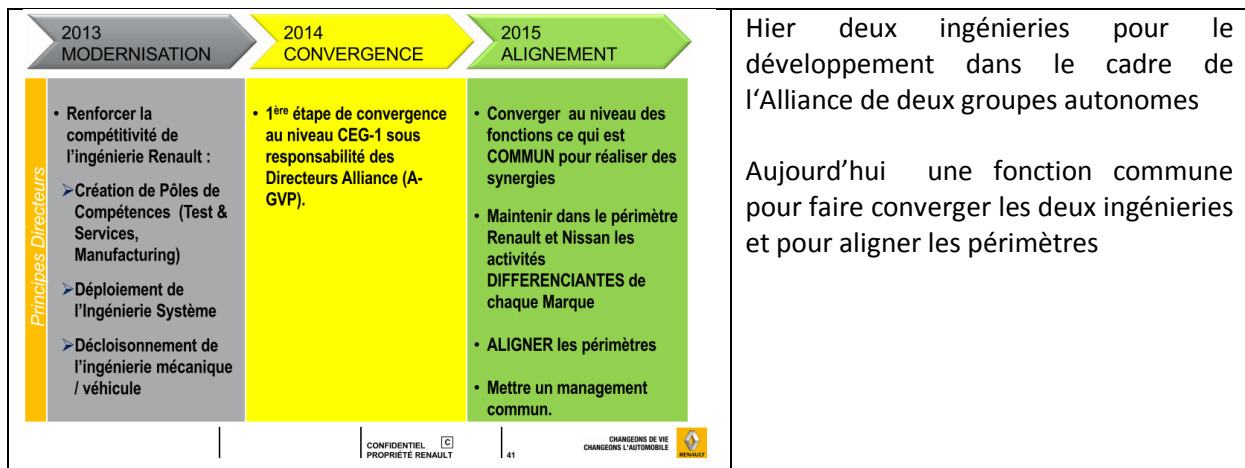
Pour les sites de l'ingénierie et métiers support

L'ingénierie n'a pas été traitée dans le cadre de l'accord de compétitivité au-delà de généralités et des efforts demandés au personnel. L'une des raisons étant que parallèlement à ces négociations la Direction se lançait dans une énième réflexion, dont le responsable a depuis quitté Renault.

Dans le cadre de la compétitivité la place de l'ingénierie en France était déclinée ainsi : « *Pour l'Ingénierie, les activités en interne concerneraient le cœur de métier avec un ration interne de 80 % et les activités hors cœur de métier avec un ration minimal de 20 %* ». Pour les activités tertiaires et commerce « *Renault s'engage à maintenir en France et en son sein les activités cœur de métier et corporate* »

En 2014 rompant avec l'accord de 1999 qui a donné naissance à l'Alliance, laquelle se voulait être un groupe binational composé de 2 sociétés autonomes etc., etc., les deux ingénieries sont maintenant regroupées dans une même division. Comment la convergence des deux ingénieries s'accorde-t-elle avec l'accord de compétitivité de 2013 ?

Évolutions des ingénieries



Hier deux ingénieries pour le développement dans le cadre de l'Alliance de deux groupes autonomes

Aujourd'hui une fonction commune pour faire converger les deux ingénieries et pour aligner les périmètres

Excepté le centre technique français, tous les autres centres techniques de Renault cohabitent soit avec Nissan soit avec le local

