

COMPÉTITIVITÉ ACTE II : RENAULT UNE MARQUE ESPAGNOLE ?

Renault a annoncé jeudi 5 mai la signature d'un nouveau plan industriel en Espagne pour un montant de 600 millions d'euros, qui se traduira notamment par la fabrication d'un nouveau véhicule ainsi qu'un nouveau moteur dans l'usine de Valladolid, située dans le nord de l'Espagne. Une nouvelle boîte de vitesse destinée à l'alliance Renault Nissan sera par ailleurs confiée à l'usine de Séville.

Ce nouveau plan, fait suite à un nouvel accord de compétitivité signé par les syndicats espagnols qui couvre la période 2017-2020.

Cette annonce est lourde de sens.

Hasard du calendrier ou non, cette annonce intervient alors que le Ministre de l'Économie exige que le Conseil d'administration revienne sur sa décision relative au salaire de Carlos Ghosn. Le PDG de Renault rappelle à son ministre qu'il n'a que faire de ses injonctions. Cette situation n'est pas nouvelle elle ne date pas d'aujourd'hui. Simplement Carlos Ghosn y met moins les formes que ses prédécesseurs. L'attitude du PDG traduit en actes l'accord de stabilisation lequel lui donne de fait « *l'usufruit de la gestion de l'Alliance Renault Nissan, l'État français devant se contenter de jouer les rentiers¹....* ».

Cette annonce est aussi un signal envoyé au personnel de Renault France et aux organisations syndicales. Nous retrouvons la situation vécue en 2013 durant les précédentes négociations sur la compétitivité : les sites espagnols donnent le « la ».

L'accord pour les sites ibériques court sur la période 2017-2020. Les termes du troc sont les suivants : une plus grande flexibilité d'un côté, des investissements, 2000 embauches dans les quatre prochaines années et des contrats jeunes de l'autre.

Concrètement, les salariés acceptent d'augmenter le temps de travail d'un jour, pour passer à 1681,75 heures annuelles, auxquelles pourront s'ajouter chaque année trois jours de compétitivité (en fonction des volumes de production). La direction a négocié une plus grande flexibilité du temps de travail, avec un volume de 20 samedis matin ou dimanche soir par an qui pourront être obligatoirement travaillés, et des « *tours de week-end* » sur la base du volontariat et payés en plus. L'accord inclut aussi 3,5% d'augmentation de salaire répartie sur quatre ans, avec révision en fonction du coût de la vie en cas d'inflation, ainsi qu'une hausse d'un tiers de la prime d'objectif.

La direction est revenue sur certaines de ses exigences : généralisation du travail le dimanche sans coût supplémentaire, gel des primes d'ancienneté, création d'une nouvelle grille de salaires moins avantageuse pour les entrants...

Renault : une marque espagnole ?

Cette annonce prise en considération fait-elle de l'Espagne le plus grand constructeur de véhicules Renault devant la France ? En elle-même cette image est forte, elle concrétise une stratégie d'entreprise : « *Renault n'est plus un constructeur français* » affirmait son PDG en juin 2010. Les organisations syndicales françaises devront en tenir compte : Billancourt devra laisser le leadership des institutions du groupe à un autre centre, demain les membres du Conseil d'administration élus par les salariés ne seront plus français ...

¹ Voir sur le blog renew srta l'article du 28 mars

Un renouvellement prématuré

Une négociation ne s'improvise pas, y compris pour ceux qui formatage oblige reproduiront des stéréotypes exhibés il y trois ans. La Direction n'est pas la dernière à ce petit jeu².

Après l'Espagne les syndicats français vont être sollicités pour signer un bail de 3 ans. Engager des négociations pour la période 2017/2020 est prématuré et pour le moins en contradiction avec les engagements pris en 2013 et inscrits dans l'accord qui ne sont pas remplis :

« ... 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 ».

« ... 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 ».

Véhicules produits	Réel 2013	Réel 2014	Réel 2015	
Flins	129 898	119 243	146 864	Ce document met en évidence la sous-charge des sites français DOUAI et FLINS qui fabriquent des VL. Etabli en février 2015, il ne tient pas compte des investissements en Slovénie pour la CLIO IV Le sous engagement des deux sites français est pénalisant » et conduit à augmenter artificiellement les coûts. Les sites hors France ont tous bénéficiés d'investissements, les usines slovènes et espagnoles sont en cours de modernisation, pour accroître leurs productions
Douai	115 432	114 895	133 559	
Sandouville	25 324	52 084	99 237	
Maubeuge	137 166	137 999	151 064	
Batilly	92 811	108 943	126 457	
Total France	500 631	533 164	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	

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 a rompu 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 ?

Un Conseil d'administration responsable ?

Le Conseil d'administration, au moins les membres élus par les salariés ont ici une possibilité de sortir de la léthargie dans laquelle il est actuellement plongé. Pourquoi n'utiliseraient-ils pas leur situation pour engager le Conseil à réfléchir sur l'avenir de la construction automobile en France. Cette possibilité leur est non pas offerte mais acquise, puisque d'après le règlement intérieur du Conseil d'administration concernant la limitation des pouvoirs du Président-Directeur général :

² Voir le chapitre consacré à la compétitivité dans « Renault une fin annoncée sur le blog renew srta

« Le Président-Directeur général doit obtenir l'autorisation du Conseil d'administration pour toute opération de croissance externe, d'acquisition ou de cession de toute participation dans toutes sociétés créées ou à créer lorsque le montant excède 250 millions d'euros. Il doit informer le Conseil d'administration pour toute opération de croissance externe, d'acquisition ou de cession de toute participation dans toutes sociétés créées ou lorsque le montant excède 60 millions d'euros ».

« Le Conseil d'administration détermine, sur proposition du Président-Directeur général, la stratégie de la Société. Il débat annuellement des orientations stratégiques de l'entreprise, y compris relatives à l'Alliance, proposées par le Président-Directeur général. Il examine les modifications éventuelles par rapport à ces orientations. Il se prononce au préalable sur toute décision importante qui ne serait pas en ligne avec la stratégie de l'entreprise. Il est alerté par le Président-Directeur général, dans les meilleurs délais, en cas d'événement externe ou d'évolution interne mettant en cause de façon majeure les perspectives de la Société ou les prévisions qui ont été présentées au Conseil d'administration. Il examine chaque année le plan à moyen terme et le budget ».

UN ACTIONNAIRE RESPONSABLE

Rien ne transpire du plan de Carlos Ghosn. Dans un souci de transparence le Comité de Groupe devrait être associé au débat. L'État (ici le ministre de l'Économie à un terrain à sa valeur) ne doit pas laisser faire sans que soient pris en charge les intérêts de Renault et de son avenir sur le sol national. Dans le cadre de l'accord de stabilisation l'attitude de l'État n'a pas été celle que l'on pouvait attendre. Mais comme il dit en réponse à une question écrite dans le cadre de l'assemblée des actionnaires :

« Renault ne s'est privée d'aucun droit fondamental en signant le troisième avenant au « Restated Alliance Master Agreement ». La conclusion du troisième avenant n'empêche en aucun cas Renault de faire valoir ou de défendre ses droits. Renault a simplement formalisé sa pratique de vote en vigueur depuis le début de l'Alliance, qui consiste pour elle à ne pas intervenir activement dans la gouvernance de Nissan ».

UN SUJET TABOU ?

La puissance publique ne sera pas de trop pour rappeler au PDG de Renault à ses obligations. Le respect de l'accord de 2013 n'est pas une donnée aléatoire. En a-t-elle le pouvoir et la volonté ? Les organisations syndicales signataires ou non retrouvent un champ d'action à travers leurs représentants au Conseil ...Qu'en feront-elles ?

Il n'en demeure pas moins que les accords de compétitivité en organisant la concurrence interne contribuent à renforcer l'emprise de Monsieur Carlos Ghosn. Il fut un temps où discuter de sa présence à la tête de Renault avait un intérêt, aujourd'hui que reste-t-il de Renault comme constructeur ... ?

Regardons les choses en face et soyons factuels :

L'Alliance conçue par le prédécesseur de l'actuel PDG *« pour être un partenariat entre égaux visant à améliorer la performance et à contribuer au développement de ses membres, Renault et Nissan³ »* n'existe plus : adieu le groupe binational.

³ Voir les réponses aux questions écrites (ici la 2) de l'AG du 29 avril

Carlos Ghosn crée un mécano dont il est le seul à maîtriser les rouages.

- Mutualisation des outils industriels : les usines de montage et de fabrication sont mises en concurrence & et en parallèle création de sites « alliance » exemple le Maroc. La gestion opérationnelle de ces entités est confiée à l'Alliance. Les actifs et le personnel restent « propriété » de la marque d'origine = le groupe est éclaté par marques
- Regroupement des deux ingénieries Renault et Nissan dans une seule division commune pour standardiser au maximum les pièces, organes, fonctions des véhicules & création de deux ingénieries applicatives pour le spécifique Renault et Nissan voire pour Dacia et RSM.
- Métiers supports suivent le modèle des Ingénieries : « convergence avec à la clef « l'intégration des directions ».
- Les deux groupes sont éclatés en sous-marques exemple Renault avec attribution de zones Europe pour le losange, international pour Nissan). Développement de produits voire d'une gamme (exemple DACIA) dans la zone d'influence, badgés pour les autres zones sous responsabilité de Nissan ?

En bref création d'une holding, qui sera effective avec la révision des participations croisées.

Claude PATFOORT 12 mai 2016
contact@renew-srta.fr