

## COMPÉTITIVITÉ RENAULT : RETOUR SUR UN ACCORD

Annoncées en février par le PDG de Renault, des négociations avec les syndicats en vue de nouer un nouvel accord compétitivité pour les usines du groupe implantées dans l'Hexagone ont donc débuté le 22 septembre, avec un cycle de négociation qui devrait s'achever le 13 décembre.

L'accord, qui sera discuté avec les organisations syndicales représentatives (CFDT, CFE-CGC, CGT et FO), fait suite à celui sur la compétitivité signé en mars 2013, dont le terme arrive à échéance au 31 décembre prochain. Le 8 septembre, la Direction a informé les Organisations Syndical sur le processus et les principes qu'elle entend mettre en œuvre pour aboutir à un ce nouvel accord.

En séance lors de ce premier rendez-vous la direction a présenté les enjeux auxquels doit contribuer selon elle l'accord. La direction de Renault estime que le nouvel accord devra répondre à "trois enjeux" pour "préparer l'avenir de Renault en France" : "la satisfaction du client, la performance durable et la motivation des salariés". Elle promet "des engagements" sur "l'activité" et "l'investissement", en précisant que les thématiques porteront "notamment" sur "emploi et compétences, reconnaissance, management et organisation du travail, cadre de travail, organisation du temps de travail, dialogue social"

Autant les enjeux de l'accord de 2013 étaient lisibles, autant l'objet du nouvel accord est abscond. La première interrogation concerne la continuité supposée entre l'accord de 2013 et les discussions en cours.

La réunion du mardi 4 octobre permettre peut-être de mieux connaître les intentions de la Direction.

Ce n'interdit pas se de poser des questions.

### **Retour sur l'accord de 2013 : le compte n'y est pas**

*« Ainsi, alors qu'à l'horizon de l'année 2016 et alors que les marchés toutes marques Europe et France pourraient se situer à des niveaux correspondant à ceux prévus aujourd'hui (estimés aux alentours de 16 millions de véhicules Renault s'engage à une activité minimum de 710 000 véhicules répartis à raison de 630 000 véhicules Renault et 80 000 minimum provenant de partenaires. Ce volume permettant aux sites mécaniques et logistique établis en France de maintenir voire développer les propres activités. Renault se donne comme cible un volume de 820 000 véhicules fabriqués en France au-delà de 2016 »*

Production made in France

GROUPE RENAULT	2000	2010	2012	2013	2014	2015
Voitures particulières VP	2 100 935	2 395 876	2 309 005	2 348 078	2 398 555	2 616 774
dont production en France	1 166 724	475 185	336 050	313 199	307 234	349 624
Véhicules utilitaires légers	325 381	320 410	355 896	356 597	363 417	415 878
dont production en France	240 985	161 633	196 521	192 723	225 874	311 956
<b>VP + VUL &lt;5t</b>	<b>2 426 316</b>	<b>2 716 286</b>	<b>2 664 901</b>	<b>2 704 675</b>	<b>2 761 972</b>	<b>3 032 652</b>
<b>dont production en France</b>	<b>1 407 709</b>	<b>636 818</b>	<b>532 571</b>	<b>505 922</b>	<b>533 108</b>	<b>661 580</b>

Si l'on en reste à la lecture de l'accord de 2013, fin 2015 la production de véhicules Renault en France pour les voitures particulières (349 624) et les utilitaires légers (311 956) est en deçà des engagements pris au nom de l'Entreprise par Carlos Ghosn avec un déficit d'environ 50 000 véhicules. Pour

atteindre les 820 000, auxquels fait référence l'accord, à la fin de 2016 la production hexagonale devrait croître de 160 000 véhicules. ... !

La signature de l'accord de 2013 n'a pas modifié le regard des dirigeants de Renault sur les sites français. En effet la production nationale pour les VP poursuit sa décroissance l'année de la signature et celle qui suit. Nous sommes dans la même logique pour les VU. Quand pour ce dernier segment la tendance s'inverse et les volumes tricolores reprennent une pente positive à partir de 2014 et 2015 pour les VP, cette reprise est davantage le résultat d'un marché en forte augmentation qui induit des volumes à produire plus importants que d'une volonté de remettre l'outil industriel national à flot. L'une des conséquences occasionnées par le retournement du marché, est l'augmentation du nombre de salariés précaires) dans les usines

Véhicules produ	Réel 2013	Réel 2014	Budget 2015	Réel 2015	
Flins	129898	119243	112 112	146 864	Renault et les low-cost  Les sites étrangers étant saturés, le faible engagement de Sandouville, Flins, Douai, etc. sont les bienvenus pour répondre aux carnets de commande en hausse.
Douai	115432	114895	117 987	133 559	
Sandouville	25324	52084	85 296	99 237	
Maubeuge	137166	137999	131 754	151 064	
Batilly	92811	108943	106 568	126 457	
Total France	500631	533164	553 717	657 181	
Palencia	142749	133701		211 293	Les deux sites français dédiés au VP Flins et Douai sont les seuls à ne pas être configurés pour les 200 000 véhicules par an, Seuil que devrait atteindre l'usine slovène en 2016
Valladolid	124944	212113		257 510	
Slovénie	93733	110880		129 428	
Bursa	315014	313190		339 240	
Roumanie	342856	338882		339 934	

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 réalisé 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 devait rester le même sans le retournement du marché.

### La place de l'ingénierie

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 Renault 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 ?

### Non renouvellement de l'accord

L'accord du 13 mars arrive à échéance le 31 décembre courant. La lecture de cet accord n'éclaire pas sur les conséquences de ce terme si un nouvel accord n'est pas signé. Lesquelles sont-elles ? S'agit-il de comprendre que les conditions et les conséquences qui ont conduit à cet accord disparaissent ? Les engagements pris par la Direction : 820 000 véhicules, maintien des sites français sont-ils toujours d'actualité ? Que deviennent les « sacrifices des salariés » acceptés à l'époque ?

### **Un calendrier serré**

La loi travail, objet de nombreuses controverses, modifie les règles relatives à la validité des accords dans un sens plus contraignant. Cette explication est la seule qui puisse justifier ce marathon express.

### **Reprendre la logique de 2013**

Faire l'autruche ne mène nulle part. Lors des négociations de 2013 la CFDT s'est engagée dans une confrontation sur les coûts de véhicules, la suite a montré le bien fondée de cette démarche. Qu'en-est-t-il de la rentabilité des sites hexagonaux ? La Direction dans un premier temps y a répondu par la programmation de la suppression de plus de 8 000 postes. Sur ce sujet et d'autres l'observatoire mis en place pour suivre l'accord de 2013 ne semble pas avoir été très prolifique. IL aurait dû mettre en évidence la montée des emplois précaires dans les usines et les mauvaises conditions de travail. Comme cela a déjà été écrit (voire le blog RENEW SRTA) volontairement ou non dans les négociations l'Entreprise n'es pas exempte de duplicité voir l'emploi abusif d'indicateurs « faisandés ». Les conséquences pour les salariés de la non fermeture des sites industriels n'a pas été anodine, raison de plus pour ne laisser le terrain « au seul patron ».

Avec une production de 100 véhicules par an et par salarié, il est notable qu'aujourd'hui le site du Hainaut, Maubeuge, soit cité en référence. Éviter qu'un usage abusif de cet indicateur conduise à des fermetures de sites doit être une évidence

Mais il est vrai que la survie des sites français passe par des véhicules à haute valeur ajoutée. Avant d'ouvrir de nouvelles négociations, tirer le bilan de l'accord de 2013 est une nécessité. Les fabrications pour les partenaires (Micra pour Nissan, 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.

Deux autres sujets sont à mettre à l'ordre du jour: le rapprochement des directions convergées engagées depuis 2014 Il faudra bien aussi que un jour que l'accord de stabilisation Les organisations syndicales françaises devraient aborder ces points avec leurs homologues des autres pays.

Claude PATFOORT 3 octobre 2016

contact@renew-srta