

**Du contrat pour une nouvelle dynamique de croissance et de développement de Renault en France  
Au contrat d'activité pour une performance durable**

**NÉGOCIATIONS CHEZ RENAULT : LE TEMPS DES IMPOSTEURS**

Quoi que nous en pensions il faut reconnaître que monsieur Carlos Ghosn est fortiche. La manière avec laquelle il a renvoyé à Carpentras son actionnaire de référence réviser ses bases était du costaud et du grand art (voir les épisodes précédents), mais que dire de la réécriture des accords d'Entreprise en particulier celui sur la compétitivité paraphrasé sous l'œil des caméras ?

Le 13 mars 2013 est signé un accord de compétitivité entre la direction de Renault France et les syndicats par lequel en échange d'une amélioration de la compétitivité de son outil industriel « Renault met en œuvre les dispositions permettant une base robuste et durable des activités industrielles, ingénieries et tertiaires dont l'entreprise a besoin en France et une croissance des activités supérieur à celle qui ne pourrait être obtenue par la seule évolution des marchés européens ».

Du 22 septembre au 13 décembre dernier s'est déroulé, chez Renault France un cycle d'entretiens entre les organisations syndicales représentatives et la direction. Ces discussions-négociations avaient comme objectif d'officialiser des rencontres pluriannuelles au cours desquelles des sujets liés à la vie de l'entreprise seraient abordés. Ce qui est surprenant les thèmes envisagés : conditions, formation, gestion des compétences, effectifs etc. devant déjà répondre à des obligations légales. Pas de quoi emballer le client, à la rigueur pouvoir préparer quelques pages pour le chapitre « Responsabilité Sociétale de l'Entreprise » du prochain bilan annuel.

Mais comme toujours avec Renault « le diable est dans les détails » et l'on peut comprendre, au fil des documents remis en séance, que ces rencontres serviraient à déminer des dossiers sensibles. Ainsi pour l'accord du 13 mars 2013, appelé « contrat pour une nouvelle dynamique de croissance et de développement social de Renault en France dont on apprend à cette occasion qu'il vient à échéance le 31 décembre 2016, et qu'il est question de lui substituer un accord intitulé « contrat d'activité pour une performance durable » basé sur une flexibilité accrue des salariés. Ce qui appelle les commentaires suivants :

Les négociateurs oublient que le texte sur l'accord du 13 mars 2013 se termine ainsi : le « présent accord de groupe est à durée indéterminée à l'exception des dispositions précisant expressément qu'elles sont à durée déterminée ». Nous sommes donc devant la rupture d'un accord à durée indéterminée laquelle est encadrée, et doit répondre à des règles qui ne sont pas respectées ici.

La raison de ce tour de bonneteau est de permettre à l'Entreprise de passer dans la colonne « profits » les contreparties obtenues des salariés et de s'affranchir de ses obligations définies ainsi « *Renault met en œuvre les dispositions permettant une base robuste et durable des activités industrielles, Ingénieries et tertiaires dont l'entreprise a besoin en France et une croissance des activités supérieure à celle qui ne pourrait être obtenue par la seule évolution des marchés européens* », selon le préambule de l'accord de 2013. Ce qui signifierait que Renault revient sur ses engagements de 2013 et unilatéralement balaie ses obligations liées à l'accord de compétitivité de 2013 tout en engrangeant les gains liés à la réussite de celui-ci. Il s'agit d'une non-exécution caractérisée d'un accord collectif dont l'inapplication cause nécessairement un préjudice à l'intérêt collectif de la profession.

Ce n'est pas la première fois que le PDG de Renault embarque les organisations syndicales. Si ces dernières se sont laissées abuser il reste des recours y compris devant les tribunaux pour dénoncer cette imposture, dans le cas contraire c'est un autre débat qui s'ouvre.

Ce qui précède sur le caractère « hors la loi » de ces discussions ne doit nous empêcher de les commenter mais aussi et surtout de revenir sur les conditions de l'accord de 2013. Enfin il faut avoir à l'esprit que le climat de concurrence exacerbée entre les différentes usines des pays où le groupe

est implanté. Mais aussi que les décisions stratégiques sont depuis le rapprochement des fonctions communes de Renault et de Nissan décidées à partir de la filiale hollandaise RNBV.

### **Retour sur une signature**

Malgré un allongement de la durée du temps de travail, une baisse du pouvoir d'achat, une réduction de l'outil industriel en France, la réaction des salariés à l'accord de compétitivité de 2013 a été empreinte d'une compréhension évidente. Il y a eu peu de réaction hostile des travailleurs vis-à-vis des signataires du « contrat pour une nouvelle dynamique de croissance et de développement de Renault en France ». L'acceptation de l'accord de compétitivité de 2013 trouve sa justification par le contexte de crise de l'époque ; mais on ne peut faire abstraction que Carlos Ghosn aux commandes depuis 8 ans à cette date n'est pas exempt de tout reproche quant aux résultats de Renault.

### **Des engagements réciproques ?**

Les organisations syndicales signataires de l'accord du 13 mars 2013 sur la compétitivité, ont obtenu un contrat clair de l'autre signataire : « Renault s'engage », « Renault se donne », « Renault s'attache » bref « Cet engagement conduira Renault à maintenir en France ses sites industriels et les activités d'Ingénierie et tertiaire ». Pour y parvenir « Renault met en œuvre les dispositions permettant une base robuste et durable des activités industrielles, Ingénieries et tertiaires dont l'entreprise a besoin en France et une croissance des activités supérieure à celle qui ne pourrait être obtenue par la seule évolution des marchés européens », selon le préambule de l'accord de 2013.

Alors que la rentabilité des sites français s'est améliorée. L'engagement réciproque inscrit dans le premier texte est à sens unique. Au-delà des chiffres sur les volumes dont on peut comprendre les fluctuations les organisations syndicales devraient s'inquiéter que « la base robuste et durable des activités industrielles, ingénierie et tertiaires dont l'entreprise a besoin en France .... » promise par la Direction fasse l'objet, et là le terme se justifie, d'un marchandage, dans le nouvel accord. Autrement écrit sitôt l'encre de la plume sèche, sitôt envolée la parole de Monsieur Ghosn.

En conclusion des discussions sur le nouveau contrat la Direction a transmis aux syndicats un document de synthèse sous la forme d'un power point. Autant l'accord de 2013 est sans ambiguïté et précis autant celui-ci cultive le flou sur les engagements de la Direction. Par contre il est clair que d'un contrat à l'autre l'outil industriel de Renault en France se réduit. Renault revient sur ses engagements de 2013 et unilatéralement balaie ses obligations liées à l'accord de compétitivité de 2013 tout en engrangeant les gains liés à la réussite de celui-ci. « La base robuste et durable des emplois en France » qui devait être consolidée, selon le texte de 2013, l'objectif d'une meilleure compétitivité étant atteint, n'est plus d'actualité. Cette notion est remplacée dans le nouvel accord par le « maintien de l'ensemble des sites industriels en France pendant la durée de l'accord »

L'amicale attention de Carlos Ghosn pour les racines historiques du groupe n'est que de circonstance au regard de l'embellie du marché européen

### **Un accord de flexibilité pour les salariés en usine !**

L'accord en devenir est basé sur une plus grande flexibilité de la gestion du temps de travail des salariés en production. Pour les usines, le point qui ressort est une flexibilité accrue avec : l'augmentation unilatérale du temps de travail jusqu'à 50 heures, un objectif de production de 90 véhicules par salarié et par an, la confirmation de la suppression de 900 postes de travail au lieu des 1500 précédemment. A cela s'ajoute des menaces sur le site de Villeurbanne, environ 300 personnes, pourtant sanctuarisé par l'accord de 2013.

Le nouvel accord ne règle en rien la pérennité de l'outil industriel en France ; il est même en deçà de l'accord du 13 mars 2013 signé de la main de Carlos GHOSN devant les caméras. Les sites d'assemblage et les usines de fabrication avaient une visibilité au-delà de 2020, dans le contexte actuel il ne s'agit que de préparer l'avenir de Renault en France pour cette date.

Le non respect par l'Entreprise des engagements contractés au titre du contrat de 2013 est un repoussoir pour appréhender positivement celui censé le remplacer. La signature du « Contrat d'activité pour une performance durable » qui couvre les années 2017-2019 suscitera-t-elle la même empathie que l'accord de 2013 alors les conditions dans lesquelles l'une et l'autre négociation ont été abordés auront été radicalement différentes ? Rien n'est moins sûr car ce nouveau contrat, dont la mesure phare est l'allongement de la journée de travail suscite de l'incompréhension alors que la Direction revient sur les engagements pris dans le cadre de l'accord de compétitivité.

### **Sur le point précis de la compétitivité,**

Le premier accord de 2013 restera pour la partie consacrée aux négociations exemplaire il est plutôt rarissime de voir la Direction ouvrir des discussions sur les coûts des véhicules. Certes la Direction n'est pas allée au fond du sujet mais elle a dû en rabattre en particulier sur le sujet mais aussi sur les indices comparatifs de qualité, dont le funeste DSTR.

Il est donc regrettable d'abord au regard des contreparties laissées par les salariés mais aussi au nom de la transparence que ce point n'ait pas fait l'objet d'une continuité dans les négociations qui viennent de se clore. Car la question de la rentabilité des sites n'est pas fermée, elle l'est d'autant moins que contrairement au discours dominant la productivité des sites français, hors démarrage, n'est pas si mauvaise. L'usine de Flins –généralement pointé du doigt – présente avec 70 Véh par salarié un ratio meilleur que les sites espagnols voire que Novo Mesto en Slovénie

### **Un accord déconnecté de la réalité**

En janvier 2014, immédiatement après la signature du premier accord de compétitivité, la Direction a annoncé la création des fonctions convergentes entre Nissan et Renault et le transfert à Renault-Nissan b.v., basé à Amsterdam, aux Pays-Bas, de la responsabilité de la gestion stratégique du groupe Renault ainsi que celle de Nissan. Avec pour conséquence que la répartition des volumes à produire est réglée à Amsterdam. . Quant aux Ingénieries c'est simple, elles sont exclues de cette négociation en effet la filiale de l'Alliance « Recherche et ingénierie avancée (R&AE) » dirige l'ensemble des activités de recherche et d'ingénierie avancée.

Cet accord est complètement surréaliste aux regards de la réalité de l'Alliance Renault-Nissan. Dans ce cadre la direction de Renault France applique des directives, sa marge de manœuvre est limitée. L'accord en question ne sera pas sans conséquence pour les salariés de Renault France. Il le sera d'autant plus que le centre de décision se trouve maintenant chez RNBV, filiale commune avec Nissan.

### **Mais un accord ne s'arrête pas à sa signature**

Ici nous touchons du doigt un élément essentiel d'une négociation : l'application de l'accord. De son bon déroulement ou non dépend la confiance entre les contractants. Il est de la responsabilité des signataires de s'assurer que l'accord soit appliqué conformément aux dispositions arrêtées ici dans le préambule.

Si aujourd'hui les usines françaises retrouvent des couleurs elles le doivent au retournement du marché plus qu'à une volonté d'aligner l'outil industriel hexagonal pour en faire le fer de lance du groupe Renault. Quant à l'ingénierie son avenir dépend de la filiale commune avec celle de Nissan. Pas plus qu'une analyse de l'application de l'accord de 2013, les conséquences du rapprochement des directions convergées ne sont prises en compte. Et que dire de l'accord de stabilisation ... ?

La non réaction des syndicats qu'ils aient signé ou non l'accord de ne pas se manifester sur le non respect de l'accord de 2013 et de ne pas le faire savoir a pu inciter Carlos Ghosn à montrer ses muscles !

Aujourd'hui quel est l'intérêt de ce contrat sur la flexibilité? Quel en est le bénéfice escompté ? La mesure envisagée ; allonger le temps de travail de 50 heures, tient du combat idéologique, ou pire d'un problème d'ego : celui de remettre en cause les 35 heures. La Direction pouvait passer par des discussions en local parce qu'il y aura toujours des volontaires via le quota des heures supplémentaires.

Si nous étions quelques années en arrière, nous dirions que paradoxalement, ceci écrit sans provocation, le rapport des forces est du côté des salariés. La rentabilité retrouvée des usines françaises, des immatriculations en augmentation permettent ce constat. A cela s'ajoute la certitude que quelque soit le vocabulaire, l'habillement, l'avenir des emplois reste soumise à la bonne volonté du prince et que la pression sera toujours là. En 2013 il fallait faire des efforts au nom de la compétitivité, en 2016 de la flexibilité et en 2019 ? L'avenir du site de Villeurbanne aujourd'hui en suspens est une mauvaise piquette de rappel.

A plus d'un titre ce nouvel accord est un défi pour les syndicats particulièrement pour la CFDT qui a l'initiative pour l'accord de 2013 est suivie aujourd'hui. Le positionnement de cette organisation quant à la signature ou non de cet accord sera attendu comme le fut en son temps sa décision pour le passage aux 35 heures chez Renault. Il n'est pas question de casser la baraque, ni de jouer les matadors ; simplement le populisme qui monte dans les urnes trouvent son terreau dans le sentiment d'abandon qui traverse « la classe ouvrière ». De cela les syndicats sont comptables. Pour la CFDT plus simplement il s'agit de savoir si le dernier chapitre du livre RENAULT en DANGER est en cours d'écriture.

Claude PATFOORT 29 décembre 2016  
contact@renew-srta