

## ACCORD DE COMPÉTITIVITÉ CHEZ RENAULT : coup de peinture avant inventaire ?

Les annonces de la Direction faites dans le cadre du renouvellement de l'accord de compétitive virent à la caricature :

Pour les sites français l'essentiel des contreparties de la Direction formulées portent sur l'amélioration de l'ordinaire. Des investissements seraient engagés pour « améliorer la performance et l'environnement du travail », robotiser autrement dit pour supprimer des postes, voire pour « rénover les parties communes, abords des bâtiments, voiries, accès aux bâtiments, allées, ateliers... Améliorer les éléments d'ambiance de travail ...sanitaires, vestiaires .... »<sup>1</sup>. Coup de peinture avant l'inventaire ?

La question de la pérennité de Flins et à un moindre degré de Douai est toujours d'actualité. Le sursis obtenu en 2013 serait en l'état reporté jusqu'en 2019 ? Mais après ? ... « Renault se donne comme cible un volume de 820 000 véhicules fabriqués en France par an au-delà de 2016 ». Cette promesse signée par Carlos GHOSN figure en bonne place dans l'accord de 2013, sera-t-elle respectée dans le nouvel accord ? Mais une production qu'elle soit de 820 000 voire plus n'apporte aucune garantie pour les emplois : contrairement à 2013 le nouvel accord, à ce stade, ne donne aucune indication sur la consolidation des emplois actuels, au contraire.

La pression est mise sur les sites français pour atteindre les 90 voitures par salarié dans ces conditions les salariés ont du souci à se faire. Pourtant hormis Douai les sites français sont les plus productifs, alors même qu'ils ont une capacité moindre que les usines ibériques, par exemple !

### 1500 à 1800 postes de supprimés ?

		SITUATION PRODUCTION 2015			Projection 90 véh/salarié	
		Production 95	Nbre de salariés	Véh/salarié	Production *	Salariés**
FRANCE	Batilly	126 454	2 095	60,4	188 550	1 405
FRANCE	Douai	133 559	3 530	37,8	317 700	1 484
FRANCE	Flins	146 864	2 117	69,4	190 530	1 632
FRANCE	Maubeuge	151 064	1 583	95,4	142 470	1 678
FRANCE	Sandouville	99 237	1 596	62,2	143 640	1 103
		<b>657 178</b>	<b>10 921</b>		<b>982 890</b>	<b>7 302</b>
ESPAGNE	Palencia	210 293	4 219	49,8	379 710	2 337
ESPAGNE	Valladolid	257 510	6 398	40,2	575 820	2 861
SOLVENIE	Novo Mesto	129 428	2 100	61,6	189 000	1 438
MAROC	Tanger	229 076	5 852	39,1		

\* nbr salariés 2015 x 90 véhicules \*\* production 2015/ 90 véhicules

Source les chiffres « situation production 2015 » sont tirés de l'Atlas Renault 2015, paru en mars 2016

La projection de la Direction dans la configuration actuelle de produire 90 véhicules par salarié conduit soit à une explosion des volumes à effectif constant : près d'un million de voitures, soit à une réduction drastique des emplois, à production identique : environ 30% des effectifs ! Les objectifs de la direction sont plus probablement une combinaison des deux facteurs : véhicules à produire/postes de travail.

Un autre calcul peut être fait en prenant le volume inscrit dans l'accord de 2013 sur la compétitivité « 820 000 véhicules au de-là de 2016 » voire le niveau de 850 000 voitures assemblées estimé sur les 12 mois en cours. Dans ces conditions pour une productivité de 90 voitures par salarié, on arrive à une fourchette de 9 100 à 9 400 postes de travail « utiles », soit environ 1500 à 1800 emplois en

<sup>1</sup> les négociations 2017-2019 : UN PLAN DE RÉNOVATION DES SITES

moins par rapport aux effectifs de l'Atlas Renault. A noter que le chiffre de 1500 postes en moins, sans être directement évoqué, est présent dans les documents de la Direction entre la suppression de 50% des postes d'intérimaires (9 000) et les 3000 embauches promises.

**C'est donc bien l'équivalent d'un site français qui disparaîtrait à l'issu du nouvel accord.**

Les ingénieries sont dans une situation similaire : la perte des « compétences » en France serait compensée par des embauches dans les autres pays : « au niveau corporate » pour être précis dans le français direction. Le terme compétences est d'ailleurs mis à toutes les sauces. A ce propos force est de constater que l'accord de 2013 n'est pas respecté. A l'époque 80% des fonctions critiques devaient être réalisées en interne. La formulation du cru 2016 devient : « *l'augmentation du ratio de personnes affectées à des compétences critiques passerait de 46% aujourd'hui à 60% en 2019* ».

Si la Direction de Renault France négocie avec les organisations syndicales des sites français un accord de compétitivité elle le fait évidemment par délégation : le véritable pouvoir n'est plus en France. Depuis 2014 Carlos GHOSN a mis en place une organisation par laquelle RNBV Alliance Industrial Sourcing, entité créée en 2009, identifie les usines de l'Alliance pour produire les véhicules. De même que les fonctions achats des deux groupes sont depuis 2002 totalement intégrées dans la filiale Renault Nissan Purchasing Organization, RNPO, rattachée à RNBV, depuis 2014, la division de l'Alliance R&AE dirige l'ensemble des activités de recherche et d'ingénierie avancée pour les deux constructeurs

Le groupe Renault n'a plus la maîtrise de ses actifs. Dans ces conditions à quoi riment ces négociations ? Ce renouvellement de l'accord de compétitivité se fait dans les pires conditions. La situation est difficile mais l'absence de coordination sur le plan syndical et la défense individuelle du pré-carré de chacun dans son pays conduit à une impasse n'arrangent pas les choses.

La compétitivité à bon dos ; elle est mise en avant pour justifier une stratégie. En 2013 la comparaison inter sites portait sur les coûts, voire sur des critères qualités « vérolés » ; aujourd'hui la mode passe à la productivité par employé, dans tous les cas la démonstration de la direction ne tient pas la route.

« Quand on veut tuer son chien, on l'accuse de la rage » Carlos Ghosn, pour se débarrasser de l'État Français, piètre actionnaire au demeurant, veut réduire au minimum présentable la présence de Renault en France. Malheureusement comme cela à déjà été écrit il peut compter sur un conseil d'administration aux ordres dans lequel les représentants des organisations syndicales qui participent aux négociations sur la compétitive ne brillent pas par leur esprit d'indépendance. L'épisode sur l'accord de stabilisation et du vote sur la rémunération du PDG de Renault en reste les tristes illustrations<sup>2</sup>.

Claude PATFOORT 28 novembre 2016  
contact@renew-srta

---

<sup>2</sup> À lire sur RENEW-SRTA