



Gilles Le-Borgne, un nouveau patron bien « câblé » pour l'Ingénierie appelé pour réduire drastiquement les coûts

Section RENAULT

N° 139 2 mars 2020

ALERTE PRIME D'INTERESSEMENT ! Depuis 2016 et la loi Macron du 6 août 2015 dite : « Pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques » (priviliégiant de fait les organismes financiers), **la prime d'intéressement est intégralement investie dans le Plan d'Épargne mis en place par Renault (PEG et PERCO), et ceci pour cinq ans.**

Pour pouvoir disposer dès à présent de sa prime d'intéressement aux résultats dite « Entreprise » (sans attendre cinq ans), **nous devons avant le 11 mars 2020, minuit**, indiquer notre choix sur l'appli mobile *Personeo* ou par le site internet de BNP PARIBAS dédié à l'affectation de l'intéressement Renault 2019 :

<http://www.epargne-retraite-entreprises.bnpparibas.com>

Renault nous a envoyé notre code d'accès par courrier postal à notre domicile et par courriel à partir du 25 février 2020

Pour toutes difficultés, joindre la plate-forme téléphonique dédiée BNP ERE au 09.69.32.04.29

Le CSE du 27 février avait à son ordre du jour, la présentation du Directeur de l'Ingénierie, Monsieur Gilles Le-Borgne, nommé à ce poste à compter du 6 janvier 2020.

Après s'être présenté et avoir dressé son rapport d'étonnement, il a pris le temps de répondre à nos questions de représentants du personnel du Technocentre.

L'analyse du SM-TE

Sélectionner les sujets sur lesquels travailler sur la base de la valeur client : pur bon sens qui ne date pas d'hier. Mais c'est aussi revoir profondément les processus de l'Entreprise. Ne négligeons pas la possibilité de faire des études d'avant-projets en interne, d'explorer les solutions que nous n'imaginons autrement qu'en faisant ... Il y a là les pépites d'or de demain.

Développer la sous-traitance à l'international : c'est la poursuite de fausses économies, avec une inertie dans le démarrage qui génère des pertes de temps et d'efficacité. L'illusion, c'est le directeur qui voit l'économie de budget au départ, et le technicien qui voit ce qu'il va devoir refaire à l'arrivée.

Les messages clés de M. Le-Borgne :

(Selon les notes des représentants SM-TE présents lors de la réunion du CSE qui ne valent ni approbation ni acquiescement de notre syndicat aux propos tenus par M. Le Borgne)

Après son parcours dans l'Ingénierie de PSA, où il s'est occupé notamment des plateformes, M. Le-Borgne rejoint Renault à l'appel de M. Senard, qui a su le convaincre de renoncer à ses projets personnels.

Après avoir énoncé les points forts, au premier rang desquels les compétences, les qualités intrinsèques des produits, et le potentiel d'innovation de notre technologie hybride, il pointe les points faibles qu'il a relevés : le coût de l'Ingénierie, les TEI, la diversité, le niveau insuffisant de commonalité avec Nissan, le volume des validations, figurent en tête.

M. Le-Borgne fait état de sa volonté de contraindre les demandes de développements des programmes à des objectifs de volume et de valeur client.

Il souhaite avoir des *Directions Amont* fortes pour conduire les avant-projets et les innovations, et également toutes les compétences requises pour que Renault soit en mesure de développer un véhicule de A à Z.

Il souligne la situation d'urgence à laquelle l'entreprise tout entière est exposée. C'est pourquoi le reste de ses interventions et ses réponses aux questions posées, seront toutes articulées autour de la contribution de l'ingénierie à la demande financière de réduction de 2 Milliards d'Euros de coûts fixes, ordonnée le 14 février par Mme Delbos :

- Réduction des coûts de sous-traitance en France, maximisation de l'utilisation des RTx ; et souhait de réembaucher des techniciens, car « ce sont eux qui font le travail » et d'aller vers 1 encadrant pour 10 personnes comme dans l'armée romaine (aujourd'hui on est à 1 pour 7,4 chez Renault et 1 pour 12,7 chez PSA) ;
- Réduction du volume global des validations et supports d'essais ;
- Application systématique de la logique « Leader – Follower », de partage des tâches entre Renault et Nissan pour être sûr d'éliminer les doublons.

Avec Nissan : Nous prenons bonne note de la volonté d'être capables de développer un véhicule de A à Z. Nous restons très dubitatifs sur la logique contraire *Leader-Follower*, justifiée par l'état d'urgence qui commande d'éliminer les doublons (les doublons c'est nous), qui logiquement prive Renault de compétences (abandonnées par pans entiers à l'Ingénierie Nissan dont on sait le penchant protectionniste). Un puissant rééquilibrage sera nécessaire avec des forces en présence sans commune mesure avec ce que M. Le-Borgne a pu réaliser plus facilement avec Opel, qui a fait l'objet d'un rachat et non d'une alliance équilibrée.

Servir encore et toujours la logique financière : son souhait d'un maintien du taux de sous-traitance de 40%, mais plus forte dans les pays à bas coûts car trop cher en France, et de demandes de programmes mises sous contraintes, relèvent de la même logique que la production des véhicules hors de France.

Mme Delbos l'a dit : « *Renault n'exclut pas de fermer des usines, en France comme dans le monde* » (*Les Echos du 14/02/2020*). Au final, moins d'emplois dans le tertiaire (chez Renault et dans la sous-traitance), et plus de contraintes sur les salariés. Soit, tant pis pour les personnes et tant mieux pour la marge opérationnelle.

Dans ce contexte, l'accord salarial 2020 entérine une fois de plus la stagnation générale des salaires et procède de la même logique de contraction de l'activité.

Déclaration transmise par le syndicat SM-TE pour être intégrée aux minutes du CSE :

Le moment est venu de réaliser une offensive dans la recherche de nouveaux produits attrayants et en rupture afin d'affronter les nouveaux concurrents venus d'Asie et d'ailleurs.

L'Ingénierie a besoin de nouvelles orientations et de moyens pour relever les défis : sans quoi, les forces vives de l'entreprise risquent d'aller voir ailleurs.

Nos usines et notre outil industriel ont également besoin de ces produits en rupture pour exister, parce que nous ne pouvons pas nous contenter d'acheter le développement et la fabrication, et d'ajouter notre logo à la fin.

Notre Ingénierie ne doit pas être pilotée par les logiques financières à court terme.

Les ingénieurs et les techniciens de Renault sont bien placés pour proposer et développer les solutions pour franchir les nouveaux défis.

Dans les gènes de Renault, il y a l'innovation au service de tous. C'est la forte identité de l'entreprise fondée par les frères Renault, c'est la culture de notre entreprise.

Mesdames et Messieurs les dirigeants de Renault, nous sommes là pour relever les défis techniques. Donnez-nous-en les moyens !

Avec sa devise « *Travaillons ensemble* », notre syndicat rappellera toujours aux dirigeants que Renault ne peut se développer sans sa communauté de travail.