



# En préparation de l'Open forum du 13 octobre 2015

Sections  
**RENAULT**  
du syndicat SM-TE

Syndicat de la  
**Métallurgie**  
**Travaillons**  
**Ensemble**

Nouvelle série N° 26

12 octobre 2015

1 avenue du Golf 78084 GUYANCOURT  
www.travaillonsensemble.org

API : FR TCR LOG 0 52  
fax : 01.76.86.90.90

sm-te@travaillonsensemble.org  
06.98.05.13.80

syndicat libre et indépendant car non confédéré et financé uniquement par les adhérents

Des articles de presse signalent que Renault et Nissan (c'est-à-dire : Carlos Ghosn + Carlos Ghosn !) envisagent une évolution des participations croisées : Renault passerait sous la barre des 40% de participation chez Nissan, ce qui donnerait, selon la loi française, les droits de vote pour les 15% de participation de Nissan dans Renault !

Carlos Ghosn estime qu'il n'a pas encore assez de pouvoir chez Renault et veut augmenter « ses » droits de vote et son pouvoir au sein du Conseil d'Administration de Renault.

La gouvernance de l'Alliance et de ses partenaires se trouverait placées, sous la gouvernance d'un seul homme : Ghosn, avec la neutralisation de tout contre-pouvoir.

Si le législateur français a fixé des règles, c'est bien pour éviter les abus possibles : en augmentant artificiellement les participations croisées de 2 entreprises, 2 PDG peuvent se mettre d'accord pour neutraliser tous les autres actionnaires de leurs 2 entreprises en « diluant » artificiellement leurs parts. En étant PDG de Renault et Nissan, Carlos Ghosn contourne déjà en partie les règles, ce qui lui permet, par exemple, d'avoir 43% des parts en AG Nissan, en tant que PDG de Renault, principal actionnaire de Nissan, donc, avec la part habituelle des absents et des abstentions, il peut décider seul du salaire du PDG de Nissan, qui n'est autre que ... Carlos Ghosn lui-même. Où est l'erreur ?

## Préparant l'Open Forum, discussion entre membres du syndicat SM-TE

**Marc (membre du SM-TE) :** Tu en penses quoi ?

**Carine (membre du SM-TE) :**

Cette évolution me paraît très dangereuse pour l'avenir de Renault en France : les relations entre Renault et Nissan sont déjà très « ambiguës » et ça irait en s'aggravant. Renault a 43% de Nissan, mais qui a vraiment le pouvoir dans l'Alliance quand il y a un PDG commun, Carlos Ghosn, qui est payé à la fois par Nissan et par Renault, mais 2 fois plus cher par Nissan ? Depuis que Ghosn a cette double « casquette », Renault a très peu évolué en volume de production, en part de marché mondial et en résultats financiers (et en cours de bourse de l'action Renault : la valeur boursière de Renault n'a pas progressé depuis 10 ans), alors que Nissan a continué à progresser et pèse maintenant 2 fois plus que Renault en volume de production et en résultats financiers. Je ne vois pas ce que Renault a gagné depuis 2005.

Je pense que le syndicat SM-TE devrait prendre position pour demander un PDG dédié exclusivement à Renault (c'était probablement ce que souhaitait Carlos Tavares, qui ne l'a pas obtenu et qui dirige maintenant PSA). On devrait même demander un arrêt ou une forte réduction des participations croisées entre Renault et Nissan (inférieures à 3%). Renault devrait vendre ses actions Nissan et utiliser le produit de la vente pour moderniser les usines Françaises d'une part, et racheter la part de 15% de Nissan dans le capital de Renault d'autre part. Il faut aussi demander le retour de l'autonomie complète des ingénieries de Renault et revenir à des accords négociés avec Nissan, au cas par cas, projet par projet, comme avec Daimler. Ce serait aussi l'occasion de demander rapidement un accord entre Renault et TeslaMotors pour accélérer le développement de VE à forte autonomie chez Renault, mais aussi, pouvoir enfin revenir sur le marché des USA, par la commercialisation de ZOE et Kangoo ZE avec le réseau et les méthodes commerciales de TeslaMotors (vente par internet, tarif non négociable comme pour ZOE et Dacia en France). TeslaMotors pourrait aussi nous permettre d'adapter ZOE et Kangoo ZE aux normes américaines et au réseau de recharge de Tesla plus rapidement et à moindre coût. Voilà comment on peut accélérer le plan de charge des usines françaises qui fabriquent ZOE et Kangoo ZE, de façon plus efficace, et plus *French Touch* que de fabriquer des Nissan à Flins !

**Marc (membre du SM-TE) :** Au-delà du fait que certains chiffres ou rapports entre Renault et Nissan sont à vérifier, si tu ne vois pas ce que Renault a gagné depuis 2005, je tiens à te signaler les points suivants :

- => 43% des « gros » bénéfices de Nissan sont reversés à Renault,
- => Quelques menues économies sur les achats (RNPO) (plus de 2 milliards, n'est-ce pas ?),
- => Des plateformes communes aux coûts de développement partagés qui permettent de faire Nouvel Espace, Kadjar, et Talisman côté Renault, mais aussi le futur Alaskan, des GMP communs ...
- => ... J'en oublie certainement.

Tout n'est pas faux dans tes remarques, mais oublier que l'Alliance apporte effectivement quelques avantages à chacun, c'est aller un peu vite.

Demander à l'Alliance de se suicider sous prétexte qu'on est en désaccord avec le modèle économique mondial ne me semble pas faire partie des buts et objectifs d'un syndicat.

**Carine (membre du SM-TE) :** Je te réponds en trois points :

1°) Les bénéfices de Nissan versés sous forme de dividendes à Renault pour ses 43% de participation, sont intégralement redistribués par Renault depuis plusieurs années à ses actionnaires (dividende des actions Renault) => l'entreprise Renault ne récupère rien des bénéfices Nissan, alors que l'entreprise Renault a aidé au redressement de Nissan, non seulement en finançant l'entrée au capital de Nissan, mais aussi en déléguant plusieurs de ses meilleurs cadres (on a déjà signalé cette « anomalie » dans un précédent tract).

2°) Je ne dis pas qu'il faut arrêter toute relation avec Nissan. On peut maintenir RNPO, mais il faut clarifier les relations entre les deux entreprises : soit Nissan devient clairement une « filiale » de Renault, dont la participation devrait alors dépasser les 50% (mais je suppose que Nissan ne sera pas d'accord, surtout maintenant que Nissan n'a plus vraiment besoin de Renault), soit on redevient 2 entreprises clairement indépendantes, avec chacune son propre PDG et ses propres intérêts à défendre. Pour moi, l'ambiguïté de la situation actuelle est intenable à plus ou moins court terme.

3°) Deux constructeurs indépendants peuvent quand même avoir des plateformes en commun : c'est le cas de Daimler et Renault pour Twingo 3 et la dernière Smart. Mais je souhaite que Renault garde une ingénierie autonome et ne soit pas « dépendant » de plateforme ou de technologies qu'il ne maîtriserait pas en interne. Si on prend l'exemple d'Alaskan : c'est utile pour Renault d'utiliser l'expérience de Nissan pour entrer plus facilement et plus rapidement sur le marché des Pick-Up, nouveau pour Renault, mais il faut aussi que Renault acquière la maîtrise de la technologie des Pick-up et puisse concevoir et produire d'autres modèles de Pick-up à l'avenir sans dépendre de Nissan.

Je rappelle aussi qu'il y a de nombreuses raisons d'être, au minimum, « dubitatif » sur l'intérêt de l'Alliance telle qu'elle est aujourd'hui, pour Renault et, en particulier, pour les salariés et les actionnaires Français :

- Pourquoi les clients de Nissan Leaf ont-ils le choix entre l'achat et la location de la batterie, alors que les clients de Renault ZOE sont « obligés » de louer cette batterie ? Quand on voit les chiffres de vente VE en Europe (hors France) à fin août 2015 (Nissan Leaf = 9288, Tesla Model S = 9146, Renault ZOE = 3985 ?? source : [www.ev-sales.blogspot.fr](http://www.ev-sales.blogspot.fr)), on peut quand même s'étonner de vendre moins de ZOE que de Leaf et même moins que de Tesla Model S ? La ZOE est pourtant moins chère et mieux adaptée que la Leaf, à la cible potentielle d'un VE de moins de 200km d'autonomie. ZOE dispose aussi de possibilités de recharge beaucoup plus nombreuses dans beaucoup de pays Européens grâce à son chargeur 22kw triphasé en série et est donc mieux placée que la Leaf. Où est l'erreur ?
- Pourquoi Renault est-il absent du marché US et commence à peine à entrer en Chine alors que ce sont les deux premiers marchés mondiaux pour l'automobile et ce sont aussi les deux premiers marchés de Nissan depuis plusieurs années ? On comprend mieux la stagnation des ventes de Renault pendant que celles de Nissan ne cessent de croître.
- Pourquoi la production Française de Renault a été quasiment divisée par trois depuis 10 ans ? Un PDG Français, exclusivement dédié à Renault n'aurait pas laissé l'outil industriel Français perdre autant en productivité, mais, manifestement, la productivité des sites Français n'est pas la priorité de Carlos Ghosn, ou alors il est très incompetent.
- Etc ... je suis sûr qu'on peut encore trouver beaucoup d'autres raisons d'être « dubitatif ».

**Scoop : le SM-TE est en mesure de vous révéler les prochaines annonces de Carlos Ghosn lors de l'Open Forum du 13 octobre**

**« Tout va bien, les ventes et les bénéfices explosent en 2015 ! »**

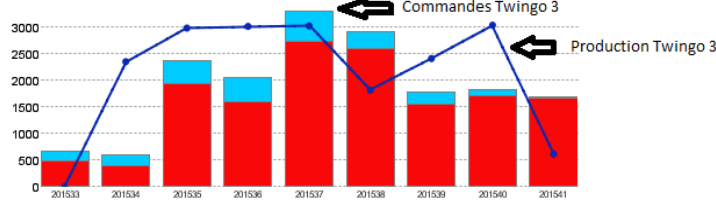
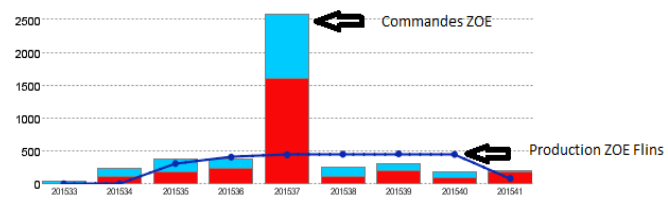
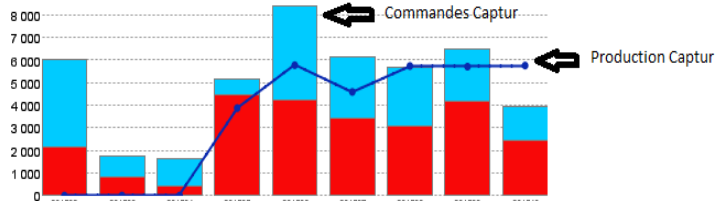
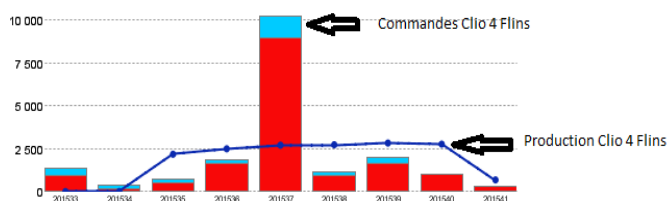
Si vous avez voulu commander un véhicule Renault récemment, vous avez pu constater que les délais de livraison peuvent atteindre 3 mois sur beaucoup de modèles. Pourtant, les cadences de production ont atteint un niveau de 60 000 véhicules par semaine fin septembre 2015 : c'est un record ! La direction a déjà annoncé une hausse des ventes mondiales de 1% pour le groupe Renault à fin août 2015, mais les ventes

s'accroissent ces derniers mois, et on peut s'attendre à des annonces encore plus optimistes par Carlos Ghosn lors de l'Open Forum du 13 octobre, avec les résultats du 3<sup>ème</sup> trimestre. De plus, comme cette augmentation des ventes concerne principalement les modèles haut de gamme, Kadjar, Espace 5, Captur et même ZOE, on aurait du mal à croire que les marges baissent !

### Et si on parlait stratégie industrielle et commerciale ?

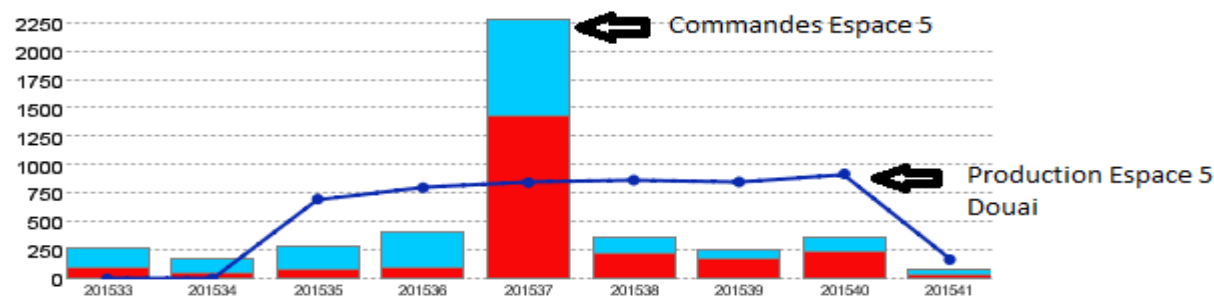
Malheureusement, toutes ces bonnes nouvelles concernent très peu les usines françaises. Si les délais de livraison s'allongent, on peut soupçonner qu'on atteint les limites de capacité de production dans plusieurs usines. Pourtant, on produisait en France 1 400 000 au début des années 2000, on en produira probablement moins de 600 000 en 2015 : si des usines ont atteint leurs limites de capacités de production en septembre, ce ne sont certainement pas les usines Françaises de Renault ! Qu'attend la direction pour corriger le déficit de production en zone Euro : 1 400 000 ventes en zone Euro en 2014, pour une production de 1 000 000 (source : *Atlas Renault 2014* d'avril 2015), soit un potentiel de 400 000 véhicules supplémentaires à produire en France pour combler ce déficit, alors qu'on essaye de nous faire croire que c'est la baisse des ventes qui justifie la baisse de la production !

Quelques exemples de déficit de production hebdomadaire en septembre 2015 pour plusieurs modèles Renault (on a estimé que les Ordres de Fabrication aux usines sont bien corrélés aux commandes en cours) :



Et combien de clients perdus pour la ZOE parce que la Direction de Renault leur impose la location de la batterie (cf p2)

⇒ 3 mois de délai pour une commande de Twingo 3 le 6 octobre (livraison 6 janvier 2016) !



⇒ Au lieu d'augmenter les cadences à Douai (par exemple, en embauchant une équipe supplémentaire), la direction préfère freiner les commandes en augmentant les tarifs : 43 500€ au 01/09/2015 pour l'Espace Intens DCI 160 EDC, c'était 42 300€ au 05/05/2015 !

Toutes ces bonnes nouvelles que le SM-TE vous révèle en avant-première, n'intéressent-elles pas les autres syndicats ? Pourtant, quand les ventes et les bénéfices explosent, c'est le bon moment pour demander et obtenir enfin des augmentations de salaires. N'ayant jamais rien obtenu depuis plus de 5 ans, les autres syndicats auraient-ils perdu l'habitude des revendications ? Auraient-ils baissé les bras et renoncé à toute combativité ? Ou alors, pour remercier celui qui les finance par un accord de droit syndical « généreux », ces syndicats complaisants se gardent bien de « griller » la politesse à Carlos Ghosn pour lui laisser l'exclusivité de ces bonnes nouvelles et ils attendent leurs consignes, comme tout syndicat de complaisance qui se respecte, pour savoir jusqu'où ils peuvent faire semblant de revendiquer ?

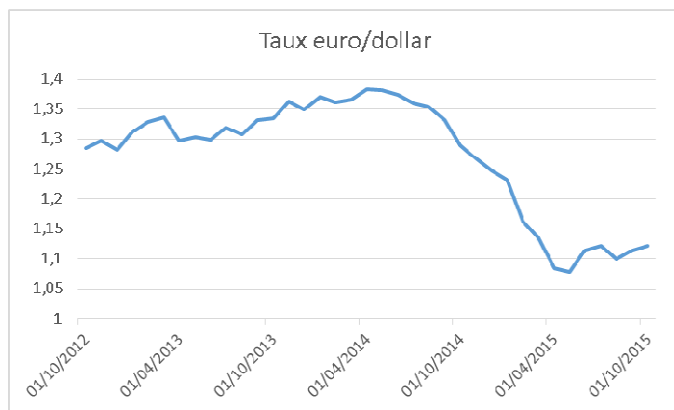
En tout cas, pour l'exclusivité, c'est raté, le SM-TE est déjà passé et a mis quelques grains de sable dans cette machine de communication bien huilée.

Mais le SM-TE a encore une autre révélation à faire : Carlos Ghosn, rapidement soutenu par ses syndicats de complaisance va nous expliquer que c'est le fameux (et funeste, mais ça, Carlos Ghosn ne le dira pas) *Accord de compétitivité de 2013* qui a permis cette explosion des ventes et des bénéfices.

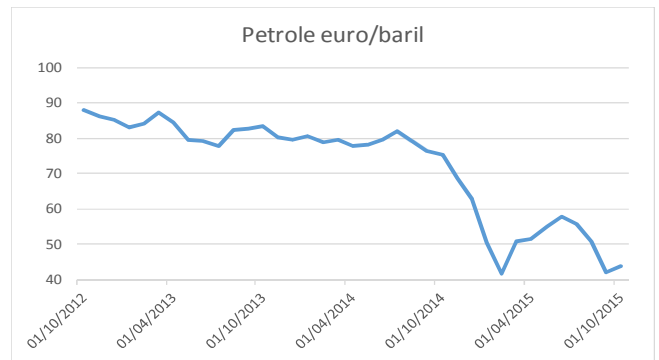
L'analyse du SM-TE est bien différente : la part de marché de Renault dans le monde augmente légèrement, on peut donc attribuer une part de ces bonnes nouvelles à l'attractivité incontestable des nouveaux modèles Renault, mais quel serait le lien entre cette attractivité et *l'Accord de compétitivité*, surtout pour Kadjar et Captur qui ne sont même pas fabriqués en France ?

La principale explication est ailleurs, il y en a même plusieurs. :

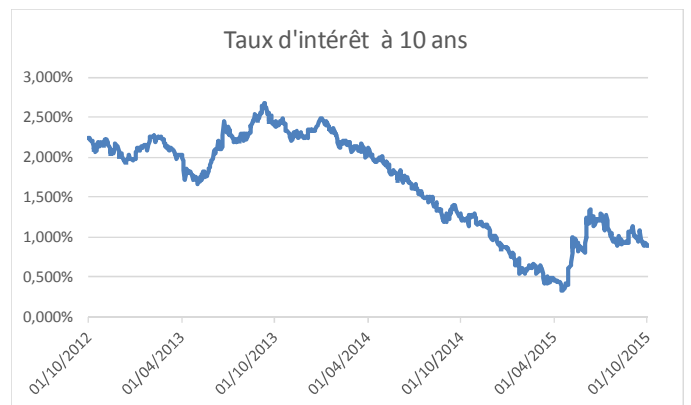
1°) « On » nous avait dit et répété : l'Euro est trop cher. Or l'Euro a perdu plus de 20% par rapport au Dollar depuis juin 2014 (1,35\$ pour 1€ en juin 2014, puis 1,12\$ en octobre 2015).



2°) « On » nous avait dit que le pétrole (et autres matières premières) était trop cher. Or, il a perdu plus de 50% de sa valeur depuis juin 2014 (105\$ le baril en juin 2014, 50\$ en octobre 2015, mais partiellement compensé par la baisse de l'Euro).



3°) N'oublions pas aussi l'action de la BCE sur les taux d'intérêt qui facilite les achats de véhicules à crédit : pour une fois que l'Europe agit dans le bon sens, il faut le signaler ! Et les salariés de Renault peuvent en voir les effets : on leur propose maintenant un crédit à 0,5% sur 3 ans pour l'achat de véhicules. Le taux des emprunts d'Etat à 10 ans est aussi passé de 2,3% en 2013, à moins de 1% en octobre 2015, après une baisse régulière en 2014.



**La vraie question pour le SM-TE est donc :** les conditions économiques externes n'ayant jamais été aussi favorables, pourquoi les volumes de vente de Renault ont-ils si peu progressé en 2015 ? (+8,5% en Europe à fin août 2015, c'est mieux que la progression mondiale, mais, on pouvait attendre beaucoup plus). Et la réponse est : **à cause de ce funeste Accord de compétitivité qui bloque les salaires** et qui n'a pas engagé les investissements nécessaires pour moderniser les sites de production Français. La productivité en France est donc toujours au point mort, ce qui sert de justification pour bloquer les salaires.

### Donnez-vous les moyens d'agir : rejoignez le syndicat SM-TE

**Pour engager des actions, vous représenter et défendre vos droits, le syndicat SM-TE invite les salariés à le rejoindre en devenant membre.** Tant les « Renault » que les « prestataires » (salariés les plus fragiles).

**Selon ses statuts** (ART. 4: Le syndicat affirme le principe de l'indépendance syndicale et prohibe tout financement d'origine patronale ou politique) **et la volonté de ses dirigeants, le syndicat SM-TE est libre et indépendant parce que financé uniquement par les adhérents, libre et indépendant parce que non confédéré.**

Bulletin d'adhésion : [http://www.travaillonsensemble.org/d90-adhesion/images/Fiche\\_adhesion\\_SM-TE.pdf](http://www.travaillonsensemble.org/d90-adhesion/images/Fiche_adhesion_SM-TE.pdf)