



Bilan de l'Accord « Compétitivité » Renault 2013 : en 2015, c'était encore un massacre en France !

Sections RENAULT

N° 62

octobre 2016

1°) Revue de la Com' de la Direction, très habile en maquillage, face à la réalité :

Recrutement : plus de 2000 embauches en CDI, 3 fois supérieur à l'engagement !

C'est bizarre : le 22 septembre 2016, la Direction claironnait sur 2000 embauches, mais le 11 octobre, on passe déjà à 3000 ? Pourquoi cette précipitation, sans même prévenir les syndicats signataires ? Une « petite » erreur dans une communication si bien travaillée ?

Pourtant, la Direction avait choisi judicieusement les chiffres à présenter. D'après le *Bilan Social 2015*, il y a eu en 2015 628 embauches externes en CDI et 32 CDD passant en CDI (environ 100 embauches au total en 2013 et 2014).

Il y a eu aussi 963 embauches en CDD, (dont 827 apprentis), soit un peu plus qu'en 2013 et 2014. Comme la durée moyenne des CDD reste d'environ 100 jours, il ne doit pas y avoir d'impact sur l'effectif total.

Il y a bien eu un « plan » de recrutement de 1000 personnes en 2015, mais il ne semble pas avoir été totalement réalisé en 2015. On annonce encore un « plan » de 1000 (ou 2000 ?) embauches en 2016, soit les 2000 au total cités par le *Flash info*, mais 2016 n'est pas fini, rien ne prouve qu'on atteigne réellement les 2000 (ou 3000 ?) embauches « effectives » sur la période 2015-2016 (ni même sur 2013-2016).

Mais surtout, malgré les embauches, **les effectifs ont continué à décroître en 2015** : - 800 personnes, que ce soit sur Renault SAS d'après le *Bilan social 2015*, ou sur l'ensemble des effectifs France, d'après le *Document de référence 2015*. Sur la période 2013-2015, on est passé de 53 203 personnes au 31/12/2012 à 45 579 au 31/12/2015, soit une réduction de 7624 personnes ! Or l'accord de 2013 prévoyait 8260 départs et 760 embauches soit une baisse de 7500 personnes entre fin 2012 et fin 2016, on est donc « en avance » sur la réduction des effectifs (mais, ça, Renault ne s'en vante pas !).

⇒ **2000 (ou 3000 ?) embauches, c'est un projet, ça n'engage que ceux qui y croient, mais ce ne sont pas (encore ?) des embauches effectives, il n'y en a eu que 628 en 2015, et surtout, ces embauches ne compensent pas les départs : - 800 postes en 2015, - 7624 depuis fin 2012 !**

⇒ **Le massacre de l'emploi cible particulièrement la France. En 2015, pendant qu'on supprimait ces 800 postes, on augmentait les effectifs en Europe : + 2071 postes en 2015 d'après le Document de référence 2015. Par cet acharnement, Renault alimente la crise économique en France, alors que c'était son marché le plus profitable dans les années 2000 : la Direction se tire une balle dans le pied pour des raisons incompréhensibles.**

Fabrication : + 50% entre 2013 et 2016 !

On a produit 505 000 véhicules en 2013, mais c'est le plus mauvais chiffre depuis 2000 (et même bien avant : saviez-vous qu'en 1963, nous produisions 668 000 voitures ?) : pourquoi choisir 2013 et non 2012 ? (532 000 : c'est peu, mais mieux que 2013). On annonce + 50% pour 2016, on en déduit qu'on devrait produire 750 000 voitures en 2016. Bonne nouvelle, le « Contrat » prévoyait 710 000, mais, 2016 n'est pas fini. A priori, les 6 premiers mois semblent aller dans la bonne direction, espérons que ça continue et l'objectif sera peut-être atteint, personne ne s'en plaindra.

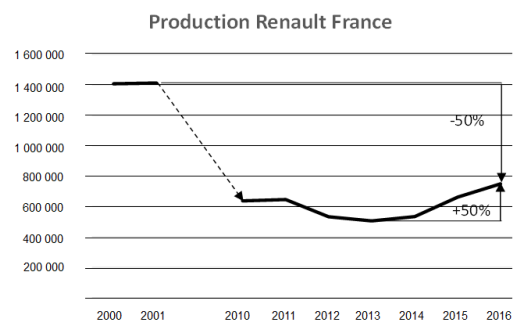
Mais n'oublions pas qu'en 2001 on produisant 1 400 000 véhicules, c'est un peu facile de prendre comme référence la pire année, en oubliant que même avec 750 000 productions, on reste 50% en dessous de 2001 !

Complémentaire santé : la Direction suggère que c'est un résultat de l'Accord de compétitivité, alors que c'est la loi qui l'a imposé. Il faut aussi rappeler que la première mise en place de cette complémentaire santé avait été particulièrement mal négociée par des syndicats en situation de conflit d'intérêt (les confédérations qui nomment les « négociateurs » sont aussi celles qui nomment les administrateurs de la Mutuelle qui bénéficie de l'accord !). Il a donc fallu que la loi soit plus contraignante pour que l'intérêt des salariés soit mieux pris en compte (Fin de l'obligation d'adhésion pour les ayants-droits, augmentation de la participation de l'employeur pour atteindre au moins 50% de la cotisation des salariés).

2°) Véritable bilan de l'accord 2013 :

Production :

Après un mauvais départ et une baisse en 2013, la production a enfin augmenté depuis 2014, mais, même avec les hypothèses optimistes de la Direction (+ 50% en 2016 par rapport à 2013), on sera encore à - 50% par rapport à 2001. Mais, à qui doit-on cette inversion ? Aux syndicats qui ont « bien » négocié ? Mais alors, pourquoi ont-ils attendu 12 ans pour inverser cette tendance fatale ? Ou à Carlos Ghosn qui aurait enfin pris conscience qu'il y avait des actifs de valeur en France et qu'il fallait peut-être mieux s'en servir ? On peut en douter, au vu de citations récentes. Ou encore à l'Etat Français, actionnaire de Renault, à travers le ministre Arnaud Montebourg, qui avait absolument besoin d'un symbole pour son « redressement productif » ? Cette piste est plus crédible. Malheureusement, ce « symbole » n'a pas empêché la suppression de milliers d'emplois en France.

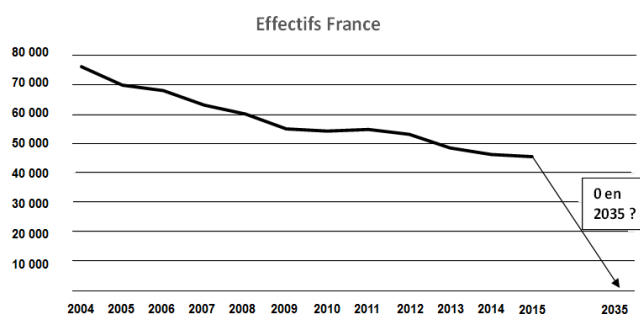


Effectifs :

Aucun site n'a été fermé en France, ne cesse de répéter la Direction. La « ligne rouge » n'a pas été franchie disait Montebourg. Mais, jusqu'à quand dira-t-on qu'un site n'est pas fermé ? Quand il n'y aura plus qu'un gardien pour ouvrir la barrière d'un site désert ?

Le ministre, les syndicats ont accepté un accord prévoyant 7500 suppressions de postes : c'est l'équivalent de la fermeture de Flins, Douai et Maubeuge réunis !

Bilan (rappel) : encore 800 postes supprimés en France en 2015, 7624 suppressions de fin 2012 à fin 2015. Mais, d'après les *Documents de référence Renault*, la France semble la seule visée par ces suppressions en 2015 : Renault Espagne + 2467 postes en 2015, Revoz-Slovénie + 98, Tanger-Maroc + 761, Oyak-Turquie + 544, Dacia-Roumanie + 2 (c'est peu, mais, au moins, tous les départs ont été remplacés par des embauches) ... Alors, les syndicats espagnols, slovènes, marocains, turcs, roumains ... sont beaucoup plus forts et plus malins que les français ?



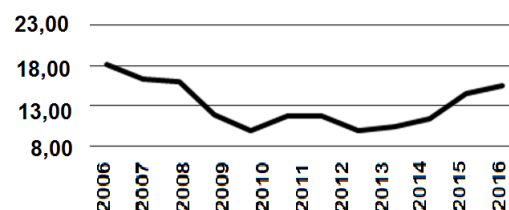
On nous annonce 2000 embauches pour 2016, donc, un probable arrêt de la baisse des effectifs : il était temps ! Mais, est-ce un hasard si d'importantes élections nationales auront lieu dans quelques mois ?

Rentabilité :

Nous avons signalé dès 2013 que les volumes de production prévus par l'Accord de compétitivité étaient beaucoup trop faibles pour assurer la rentabilité et la pérennité des sites Français. Quelle est la situation en 2016 ? Premier indicateur utilisé en 2013 pour lever l'alerte : **nombre de véhicules produits en France, par an et par salarié.**

Pour 2016, les hypothèses de l'Accord 2013 ou les prévisions 2016 avec les dernières annonces d'embauche et de production donnent à peu près la même productivité : moins de 16 Véh/an/salarié.

Productivité Renault France Nb véh/an/salarié



Comme on pouvait s'y attendre, l'augmentation de la production a quand même permis une amélioration de la productivité (on devrait atteindre + 50% par rapport à 2012), mais le constat n'a pas changé : c'est toujours inférieur à celle de 2005 (18 Véh/an/salarié). Il fallait au moins une production de 1 000 000 pour espérer retrouver une productivité équivalente à celle du début des années 2000. Mais, comme les concurrents ou les sites étrangers de Renault ont progressé, on est encore loin d'atteindre la productivité nécessaire pour être compétitif.

Deuxième indicateur de rentabilité : **la valeur ajoutée en France** (source : *bilans sociaux*).

Pendant 8 ans, de 2006 à 2013, Renault a publié des bilans sociaux indiquant qu'en France, la masse salariale était supérieure à la valeur ajoutée ! En 2015, on peut enfin payer les salaires, mais la marge reste faible (17%). Comme des militants membres du SM-TE l'avaient signalé en 2013, produire en France peut donc être rentable, mais les volumes de production prévus pour 2016 sont encore beaucoup trop faibles pour faire face à la concurrence.

On peut aussi comparer l'augmentation de la valeur ajoutée en 2015 (+ 500 M€) aux gains tirés de la régression sociale lors de l'Accord de 2013 : 100 M€ pour le gel des salaires et l'augmentation du temps de travail non rémunéré (cf *kit de com* de la Direction en 2013). Était-ce vraiment indispensable ? On voit bien que l'augmentation de la production est bien plus efficace que la régression sociale pour améliorer la rentabilité. Or, en 2015, on avait encore un déficit de production de 400 000 véhicules en Europe de l'Ouest (1 600 000 ventes pour une production de 1 200 000 véhicules du groupe Renault). A fin septembre 2016, les volumes de vente en Europe augmentent encore de 16% par rapport à 2015, il y a donc encore de larges possibilités d'augmenter la production en France, bien au-delà de 1 000 000 de véhicules par an (en tout cas, le volume des ventes en Europe ne peut plus servir de prétexte pour limiter la production).

La production en France étant redevenue rentable, peut-on parler pour autant de « succès de l'Accord 2013 » ? La Direction et les syndicats de complaisance devraient quand même faire preuve d'un peu de décence et de discrétion avant de parler du succès d'un accord dont la principale conséquence a été la suppression de 7600 postes en 3 ans ! Mais, s'il s'agit de mesurer le volume des larmes versées par les salariés en surcharge suite aux départs de collègues non remplacés et dont les salaires sont bloqués, alors c'est certainement un succès, mais on s'en serait bien passé et il ne faut pas le renouveler.

Autre indicateur de rentabilité et de productivité : **la valeur ajoutée par an et par salarié.**

Là encore, on constate une amélioration depuis 2012, mais, en 2015, on était toujours moins bon qu'en 2004 (pour 2016, nous n'avons pas les données suffisantes pour faire une estimation pertinente). La comparaison avec le constructeur Allemand VW montre aussi qu'on a toujours du retard à rattraper, on était pourtant meilleur que VW en 2004. Les *Bilans sociaux* montrent aussi une explosion de l'intérim et des emplois précaires : 1570 en 2013, 5228 en 2015 (17% des effectifs !), et, au vu du nombre d'intérimaires qu'on rencontre aux portes des usines Renault en France, la tendance ne s'est pas inversée en 2016. Mais, est-ce si rentable ? L'indicateur de valeur ajoutée par an et par salarié ne prenant en compte que les effectifs en CDI, il aurait dû être bien meilleur.

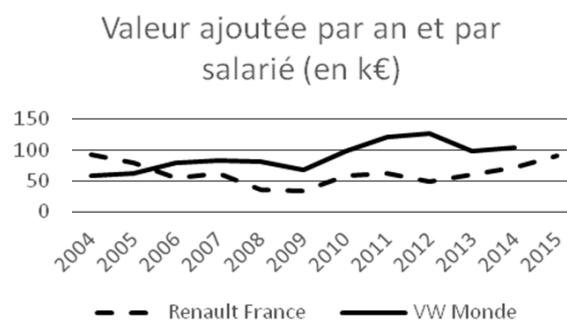
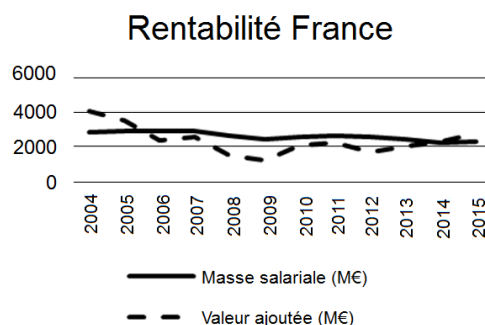
Un article sur la Nissan Micra à Flins a été publié sur *Boursorama* avec des citations de Carlos Ghosn : il confirme notre analyse sur la rentabilité insuffisante des sites Français de Renault, mais, malheureusement, il n'en tire pas les mêmes conclusions. La dernière phrase est même un monument de cynisme, de chantage et de menaces à peine voilées !

Citation de Carlos Ghosn : « Quant à savoir si "vous gagnez la même chose sur une voiture faite en France ou à Bursa (Turquie), la réponse est non", a prévenu le PDG. "Nous le faisons parce que le marché croît et notre capacité de production est saturée, mais le problème demeure. Le jour où le marché va se retourner, les pays qui sont les moins compétitifs seront les premiers à voir une baisse du niveau de production", a-t-il dit ».

Si on « décode » cette phrase on comprend que toutes les usines étrangères sont saturées, et c'est la principale raison de l'utilisation de Flins. Donc, la France n'est absolument pas la priorité de Carlos Ghosn, et il préfère « charger » en priorité les usines étrangères. Les constructeurs allemands ont des « priorités » opposées : charger en priorité les usines Allemandes et maintenir un haut niveau de productivité en Allemagne.

Le plan de charge des usines Françaises n'est donc pas la priorité de Carlos Ghosn, mais il y a pire : la fin de la citation montre clairement qu'il ne se considère pas responsable du manque de productivité des sites Français. En cas de baisse des ventes, la France sera de nouveau la « cible » prioritaire pour les réductions de volume de fabrication ! A moins que la France fasse de nouveau des efforts de « compétitivité » : comme par hasard, on ne parle toujours pas de « productivité ». Donc, clairement, c'est un nouveau chantage à la fermeture d'usine, une nouvelle menace pour obtenir de nouveau des baisses de salaires, dans le contexte des « pseudo-négociations » en cours pour un nouvel accord avec les syndicats financés par Renault. Pourtant, qui peut décider d'investir pour améliorer la productivité des sites Français, en profitant des faibles taux d'intérêt actuels, si ce n'est le PDG lui-même ? En tout cas, les salariés ne sont pas responsables et ne doivent pas de nouveau accepter des sacrifices inutiles.

Comme cet article est publié sur un site boursier, il est aussi possible que ce soit un « message » vers des actionnaires qui ne comprendraient pas pourquoi on produit la Micra dans une usine qui n'est pas rentable. La réponse : parce que, pour l'instant, il n'y a pas d'autres usines disponibles, mais, chers actionnaires, ne vous inquiétez pas, on va obtenir bientôt des baisses de salaires horaires ou alors on arrêtera la production en France dès que possible !



3°) Les revendications du SM-TE :

Malgré les bons résultats des listes « Salariés & SM-TE Travaillons ensemble » lors des dernières élections au CA de Renault, le SM-TE ne peut pas participer aux négociations en cours, mais peut indiquer les conditions d'un soutien :

- **Engagement de production de 1 100 000 voitures en France au plus tard en 2019**, de façon à simplement rééquilibrer les ventes et les productions en Europe de l'Ouest. Cible à 1 400 000 pour 2020 pour simplement retrouver les volumes de production de 2001, seule garantie de rentabilité et de pérennité des sites Français.
- Pour tenir l'engagement de production, **investir au plus tôt pour des chaînes de montage robotisées** de façon à produire la gamme Dacia en France : Sandero à Flins, Duster à Douai, Docker et Lodgy à Maubeuge. La gamme Dacia étant plus standardisée et avec moins de diversité que la gamme Renault, sa fabrication doit être plus facile à automatiser et relocaliser cette gamme est la seule solution pour rééquilibrer production et ventes en Europe de l'Ouest. La mondialisation ne doit pas être à sens unique, on ne peut pas nous expliquer qu'il faut produire là où on vend quand il s'agit de l'Inde, de la Chine, de l'Amérique du Sud, et ne pas appliquer le même principe pour l'Europe de l'Ouest.
- **Mesurer la productivité horaire du travail** (Valeur Ajoutée par Heure de travail) sur chaque site Français, engagement de 2% de gain annuel minimum par site et de 3% minimum pour l'ensemble des sites pour les 5 prochaines années, pour au moins, rattraper le retard pris depuis 15 ans. Pour nos amis étrangers, cette revendication est aussi valable, mais semble moins prioritaire : c'est la France qui est, actuellement, dans la situation la plus critique.
- **Supprimer le « Free Cash Flow »** des objectifs prioritaires de l'Entreprise : ce n'est plus nécessaire quand l'entreprise n'est plus endettée, que les emprunts sont faciles et les taux d'intérêt exceptionnellement bas. Cet indicateur ne concerne que la Direction Financière.
- **Indexer le pouvoir d'achat des salaires horaires sur la productivité horaire** : il s'agit simplement de maintenir la part des salaires dans la valeur ajoutée, la part des actionnaires restera aussi constante, le montant des dividendes augmentera ainsi au même rythme que le chiffre d'affaire (ou la valeur ajoutée). Revendication prioritaire en France, mais valable pour tous les sites étrangers de Renault.
- **Embaucher en CDI** les intérimaires et CDD nécessaires pour le plan de charge à long terme des usines. La précarité a un coût social et économique, il ne faut l'utiliser que pour passer des pics de charge.
- **Maintien des possibilités de Départs Anticipés** pour les salariés volontaires proches de la retraite, aux mêmes conditions qu'en 2013, avec une éventuelle limitation du nombre de candidats (au moins 200 par an).
- **Refuser toute régression sociale** : pour augmenter le taux d'engagement ou la durée annuelle d'utilisation des moyens de production, par exemple, en travaillant le samedi et/ou le dimanche, il faut des compensations, par exemple, le passage à 32 heures ou 4 jours par semaine. Ce sont les machines qui doivent produire plus et plus longtemps, pas les salariés !
- **Cesser toutes consignes de délocalisations « idéologiques »**. Par exemple, les Achats doivent cesser d'imposer des délocalisations aux fournisseurs, même si ce n'est pas rentable (et oui, ça existe aujourd'hui). C'est au fournisseur de décider lui-même s'il préfère améliorer la productivité de ces usines en France ou délocaliser, pas aux Acheteurs de Renault ni à ceux qui leurs donnent des consignes ! Autre exemple : laisser la hiérarchie intermédiaire décider seule si elle peut réaliser ses objectifs et ses missions en interne Renault et en France de façon rentable ou si elle doit externaliser ou délocaliser. Si, après négociation d'un budget, on sait respecter ses engagements, en utilisant des ressources internes en France, il faut arrêter d'externaliser ou délocaliser « par principe ».
- **Mesurer la répartition entre Renault et Nissan de la Valeur Ajoutée** de la Micra produite à Flins pour vérifier que cette répartition est équitable (applicable à toutes les productions croisées de l'Alliance dans des usines du groupe Renault).
- **Lancer au plus vite une gamme de VE** pour compléter la ZOE et ne pas se laisser distancer, non seulement par Tesla, mais aussi par les constructeurs Allemands qui réagissent beaucoup plus vite que nous.

Vous adhérez à notre action ? Soutenez-la et devenez membre SM-TE

Pour permettre au plus grand nombre de se réapproprié le syndicalisme, le syndicat SM-TE s'oblige dans ses statuts à être financé uniquement par ses adhérents pour garantir d'être sous leur contrôle et au service de leur représentation, et s'interdit tout financement d'origine patronale ou politique.

Bulletin d'adhésion et de soutien : www.travaillonsensemble.org cotisation annuelle : 30 à 50 €.

Contact : 06.98.05.13.80 API : FR TCR LOG 0 52 sm-te@travaillonsensemble.org www.travaillonsensemble.org