

Travaillons ensemble

Publication des sections RENAULT du syndicat SM-TE

Syndicat de la Métallurgie Travaillons Ensemble

N° 37
20 janvier 2014

API : en attente tél : 06.98.05.13.80 mail : sm-te@travaillonsensemble.org
Consultez notre site : www.travaillonsensemble.org

S M - T E s y n d i c a t l i b r e , i n d é p e n d a n t e t n o n c o n f é d é r é

Lettre aux administrateurs

Editorial

Fidèle à son ambition affichée dans la campagne électorale « *Tout faire pour montrer qu'un autre projet rentable est possible...* », notre syndicat a interrogé Carlos Ghosn à l'Open Forum du 12 décembre. Notre première question portait sur les investissements nécessaires pour une base industrielle solide et durable, et des volumes en croissance, alors que 2013 marque un triste record, avec moins de 500 000 véhicules fabriqués en France ! Puis nous avons remis en cause le *Free Cash Flow* comme critère de rémunération du Président, au profit d'un indicateur de productivité des salariés de Renault en France, comme pour les dirigeants de Volkswagen en Allemagne. Cet indicateur est à nos yeux le seul qui permette de valoriser et garantir notre travail sur le long terme. Quelle ne fut pas notre surprise, d'entendre M. Ghosn, en guise de réponse, nous inviter à écrire au conseil d'administration pour lui transmettre cette proposition !

Eh bien chers collègues c'est chose faite ! Nous avons pris notre plume et écrit personnellement à chacun des membres du comité des rémunérations et du conseil d'administration. Voici la lettre, telle que tous l'ont reçue.

Bonne année 2014, bonne lecture à vous, bonne lecture à eux !

Sommaire

- Lettre aux administrateurs**
 - 1. La question que nous avons posée lors de l'Open Forum du 12 décembre 2013**
 - 2. Eléments d'analyse**
 - 3. Nos propositions**
- Premier recul de Carlos Ghosn sur le *Free Cash Flow***

Lettre aux administrateurs

Mesdames et Messieurs les membres du Comité de Rémunération de Renault
Mesdames et Messieurs les membres du Conseil d'Administration de Renault

Copie :

Monsieur Bruno MATTIEZ, Secrétaire du Comité Central d'Entreprise de Renault

Guyancourt, le 18 décembre 2013

Madame, Monsieur,

Au cours de la réunion *Open Forum* du 12 décembre dernier, un représentant de notre syndicat a questionné notre Président Carlos GHOSN sur l'évolution des critères de sa rémunération. Dans sa réponse, il nous a recommandé de nous tourner vers vous, administrateurs et membres du comité de rémunération.

Notre question s'appuie sur une étude de notre syndicat détaillée ci-après, qui montre que l'engagement pris par la Direction de fabriquer 710.000 véhicules en 2016 ne sera pas suffisant pour garantir la compétitivité des sites industriels Français, en raison, principalement, du manque chronique d'investissements de modernisation de l'outil industriel.

(Suite page suivante)

Nous pensons que cette situation met gravement en péril la rentabilité globale de l'Entreprise, aussi alertons-nous régulièrement les instances dirigeantes sur la productivité insuffisante des sites Français. C'est pourquoi nous engageons sans plus attendre cette démarche, vers vous, les administrateurs et membres du comité de rémunération.

Notre demande consiste à intégrer comme élément de calcul de la part variable de notre Président et des principaux dirigeants de l'Entreprise un critère de productivité du travail pour chaque site Français, à l'instar de la Direction de Volkswagen.

Nous vous invitons à prendre connaissances des éléments de notre analyse et de nos propositions détaillées ci-après, et nous vous demandons de les prendre en compte dès 2014 dans votre politique de rémunération de nos dirigeants.

Nous nous tenons à votre disposition pour toute précision que vous jugeriez utile pour compléter votre jugement, et nous vous adressons notre confiance dans votre action déterminante pour que l'engagement de la Direction pour une base industrielle française robuste et durable soit une réalité tangible au service de l'Entreprise.

Nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos respectueuses salutations.

au nom des militants « Travaillons ensemble »,
Olivier DEBESSE

1. La question que nous avons posée lors de l'Open Forum du 12 décembre 2013 :

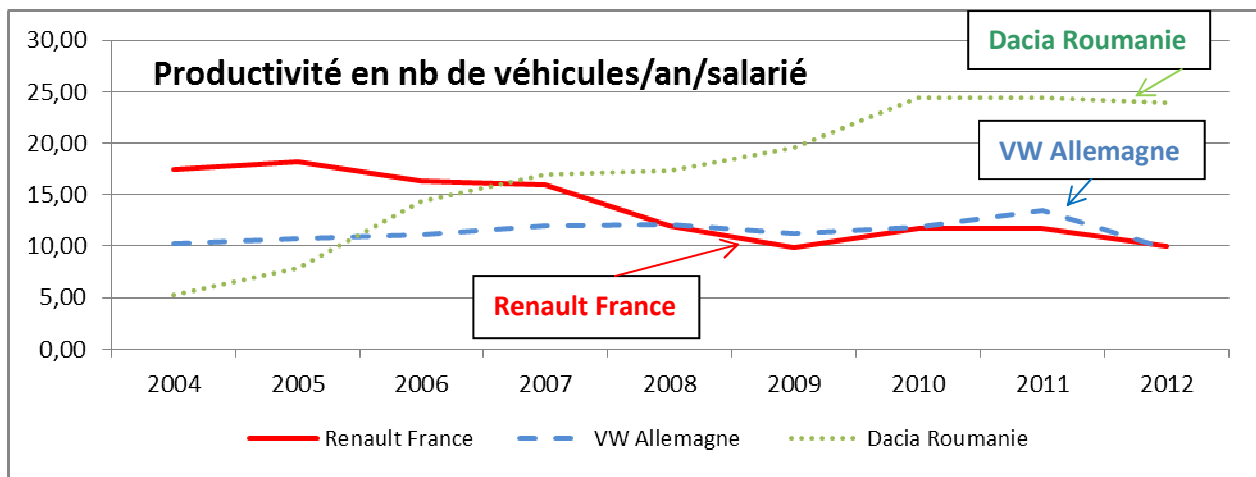
Volkswagen publie depuis 10 ans dans ses rapports annuels, la productivité des salariés (Valeur ajoutée annuelle par an et par salarié en Euros). Cette productivité a atteint, d'après leur rapport annuel, 127 000 Euros de Valeur Ajoutée par an et par salarié en 2012. D'après le Rapport Social 2012 de Renault, la productivité annuelle des salariés Français de Renault SAS serait inférieure à 50 000 Euros de Valeur Ajoutée par an et par salarié en 2012. De plus, la productivité des salariés est un des critères de calcul de la part variable du PDG de VW (Dr WINTERKORN) depuis 2009. Pour lever toute ambiguïté, je rappelle que la productivité des salariés est une mesure de l'efficacité des moyens de production mis à disposition des salariés et non une mesure de l'efficacité des salariés eux-mêmes. C'est pour cette raison que cet indicateur peut logiquement être utilisé comme critère de performance d'un PDG, car les investissements permettant de moderniser les outils de production sont bien de la responsabilité de la direction des entreprises et non celle des salariés. Par ailleurs, si les résultats de Renault en France, comparés à ceux de VW, sont aussi mauvais sur ce critère de productivité, c'est sans aucun doute par manque d'investissements pour moderniser les sites de production de Renault en France depuis 10 ans, quand VW n'a jamais cessé ces investissements et ces modernisations.

Question : Acceptez-vous de remplacer le critère de Free Cash Flow par un critère d'augmentation de 3% par an de la productivité des salariés Français de Renault pour le calcul de la part variable de votre rémunération annuelle ? (Le FCF n'est-il pas devenu inutile depuis que Renault n'a plus de dettes, que sa trésorerie dépasse les 10Mds € à fin 2012 et que les taux d'intérêt sont à un niveau historiquement faible ?)

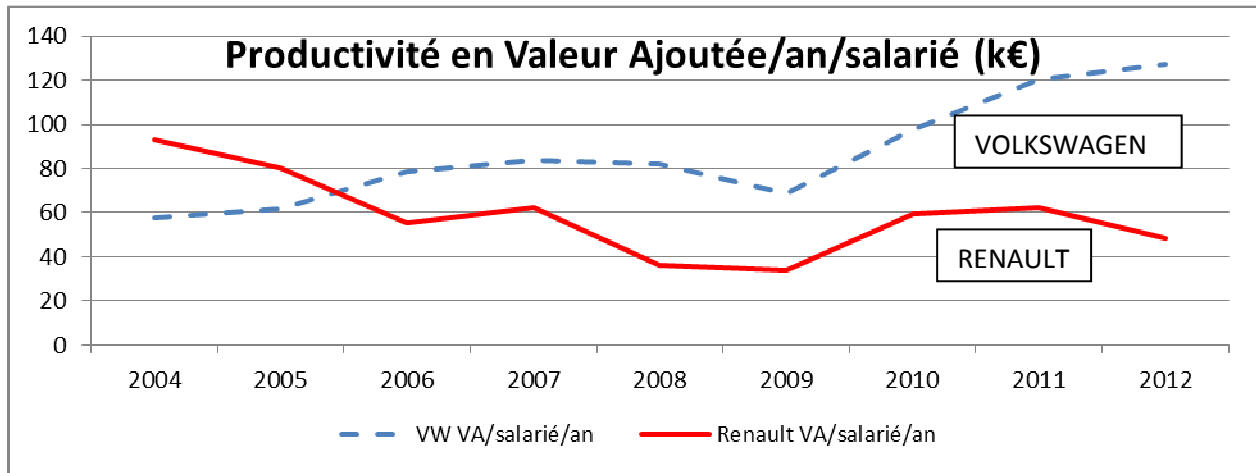
2. Eléments d'analyse

(sous réserves de véracité de données fournies dans les documents sources : Atlas Renault, Rapports sociaux Renault, Volkswagen annuel report 2012 et précédents)

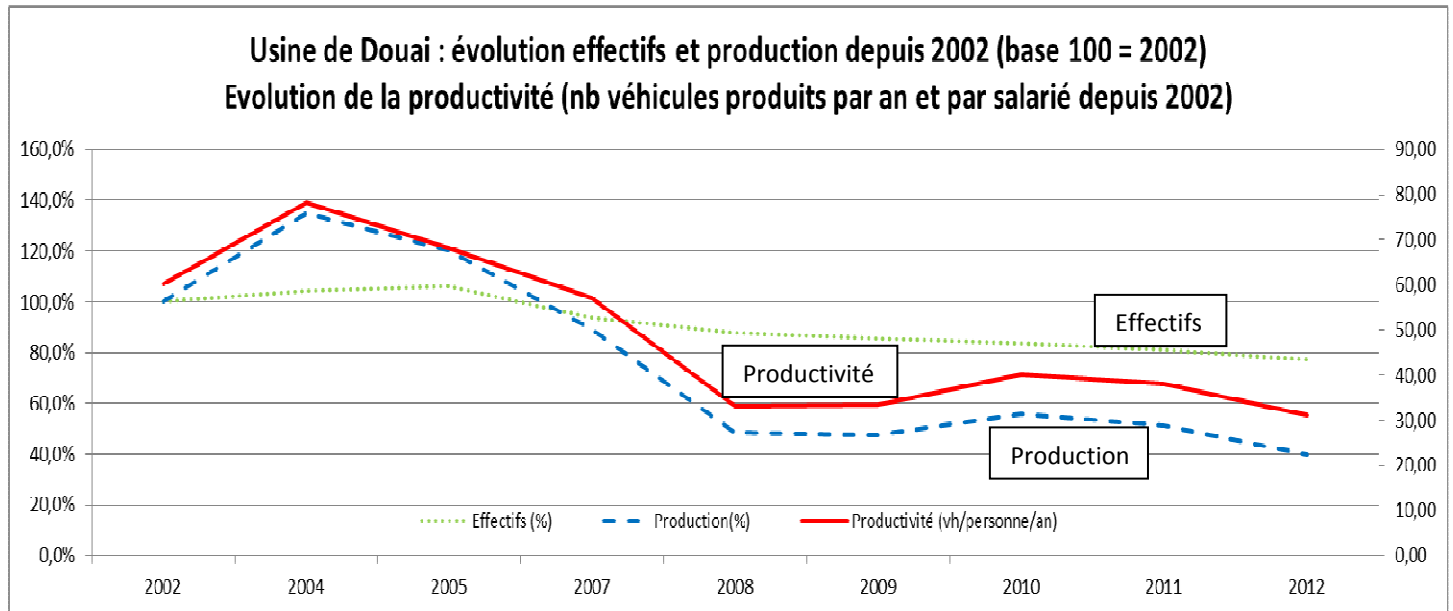
Notre syndicat a conduit une étude sur l'évolution de la productivité des sites industriels Français depuis 2004, comparés avec ceux des sites Roumains de Renault et ceux de VW en Allemagne avec les résultats suivants :



Le retard pris par Renault sur VW est encore plus flagrant si on regarde l'indicateur de productivité publié par VW :



On peut aussi étudier la productivité spécifique des sites de montage : le cas de l'usine de Douai est particulièrement dramatique.



La productivité avait atteint 80 véh/an/salarié en 2004, elle vaut à peine 30 en 2012 !

Pour nous, cette situation est le résultat d'un manque flagrant d'investissements dans les outils de production en France, mais aussi, d'une délocalisation implicite : on produisait 1 400 000 véhicules en France en 2000 et 2001, on en produira à peine 500 000 en 2013, car on vend de plus en plus de véhicules de la gamme Dacia en France et en Europe de l'Ouest, mais on ne les produit pas en France. En effet, Renault a refusé de faire les investissements nécessaires pour améliorer la productivité des usines Françaises de façon à rendre rentable la production en France de la gamme Entry (Sandero, Duster, Lodgy/Dokker...).

3. Nos propositions

Notre proposition consiste donc à intégrer comme critère de calcul de la part variable de la rémunération de notre président Carlos GHOSN et des principaux dirigeants de l'Entreprise le critère suivant :

2% minimum de gain annuel de productivité pour chaque site Français de production (au sens large : le TCR est un site de production d'études), pendant au moins 5 ans, avec une moyenne d'au moins 3% par an pour l'ensemble des sites Français. Pour le calcul de la productivité d'un site, nous préconisons d'utiliser la « productivité horaire du travail » suivant la définition de l'INSEE : valeur ajoutée (en volume, donc, en Euro 2005) produite en moyenne par une heure de travail. L'INSEE publie l'évolution depuis 1950 de cet indicateur.

La valeur ajoutée d'un site doit pouvoir se déduire des comptes certifiés de Renault SA ou Renault SAS, avec une répartition « honnête » de cette valeur ajoutée entre les différents sites de Renault. Le nombre total d'heures de travail par site doit se déduire des déclarations URSSAF. La productivité annuelle de chaque site sera donc le rapport entre la valeur ajoutée annuelle du site et le nombre total d'heures travaillées dans l'année. Les références possibles à l'INSEE rendent cet indicateur préférable, de notre point de vue, à celui publié par VW depuis 2001 (valeur ajoutée annuelle par salarié), même si les deux sont assez similaires.

Premier recul de Carlos Ghosn sur le Free Cash Flow (FCF)

Lors de l'Open Forum du 12 décembre, Carlos Ghosn n'a fait aucune remarque sur le retard important de Renault sur VW pour la productivité en France. Il a fait beaucoup de digressions sur le choix des critères de rémunération, mais il a quand même fait une « concession » : il a annoncé avec quelques semaines d'avance que le FCF ne sera plus un « critère central » en 2014. Grâce à nos interventions, nos collègues travaillant sur les plannings et les budgets des futurs projets savent dès maintenant qu'ils pourront prendre dès 2014 **des décisions privilégiant davantage la compétitivité à long terme** de Renault. Notons quand même une contradiction : Carlos Ghosn venait tout juste de nous dire qu'il ne décidait pas lui-même des critères de sa rémunération, mais il est quand même capable d'annoncer dès le 12 décembre 2013 que le FCF ne sera plus un « critère central » en 2014 : comment pouvait-il déjà le savoir ?

Dernière minute

En complément de ce courrier adressé aux administrateurs de Renault, et fidèles à notre signature « Travaillons ensemble », nous avons invité les 4 représentants salariés au conseil d'administration de Renault, pour leur détailler notre analyse, et échanger sur nos stratégies pour influencer sur le cours des décisions. De ces représentants, Richard GENTIL (CGT), Benoît OSTERTAG (CFDT), Eric PERSONNE (CFE-CGC) et Mariette RIH (FO), aucun n'a souhaité nous rencontrer, ni même daigné nous répondre, et nous le regrettons sincèrement.

Nous vous transmettons notre inquiétude : quelle est la volonté réelle des représentants élus CFE-CGC, CFDT, FO et CGT à se faire véritablement les représentants des salariés au Conseil d'Administration ? De quels intérêts sont-ils vraiment les représentants ?



Travaillons ensemble pour reprendre en main nos affaires professionnelles !

Pour nous contacter sans passer par le réseau de l'entreprise :

sm-te@travaillonsensemble.org

Travaillons ensemble Publication de la section RENAULT du syndicat
Tél : 06.98.05.13.80