

En quoi l'accord de compétitivité élaboré par Renault vous semble-t-il

Chez Renault, la CFDT, la CGC et FO s'appêtent à ratifier un accord de compétitivité qui promet suppressions de postes et reculs sociaux. Délégué central CGT, Fabien Gâche démonte un texte patronal cousu de faux-semblants.

En quoi l'accord de compétitivité élaboré par Renault vous semble-t-il dangereux ?

Fabien Gâche. Fondamentalement, l'accord pose le principe de la mise en incertitude sur le long terme de l'avenir de chacun des sites. En disant « acceptez des moins-disants sociaux pour que je vous confirme ce que je vous ai déjà donné », ce que la direction met en œuvre, c'est qu'à chaque changement de gamme, il faudra revenir à un autre accord où on demandera aux salariés de nouveaux reculs sur les salaires et les conditions de travail, comme ça se fait déjà en Espagne. Cela s'ajoute à ce qu'on a déjà connu, puisque Renault a déjà perdu plus de 10 000 emplois depuis 2002. Alors qu'on n'est déjà pas en capacité de répondre à la demande et de faire le boulot en bonne et due forme, la direction fait comme si les 8 260 personnes dont le poste va être supprimé ne foudaient rien dans l'entreprise.

Dans une interview au Nouvel Observateur, le délégué FO Laurent Smolnik explique que l'accord de compétitivité Renault est « meilleur » que l'accord national interprofessionnel sur l'emploi qui insiste aussi sur le concept de compétitivité, et que son syndicat a refusé de signer au niveau confédéral. Pensez-vous que ces deux textes soient très différents ?

Fabien Gâche. La philosophie est la même. Même sur la question des mo-

bilités, quand la direction dit qu'elle a enlevé le caractère opposable dans l'accord, c'est vrai sur le papier mais pas dans les faits. Comme l'indemnisation du chômage partiel reste ce qu'elle est c'est-à-dire que les salariés perdent 25 % du salaire net quand la direction leur dira : « Soit vous êtes en chômage avec perte financière à la clé, soit vous allez travailler là où on vous demande d'aller », ce qu'ils appellent le volontariat, les salariés seront poussés à s'orienter vers la mobilité. Et avec la création des deux pôles qui regroupent les sites de production, les déplacements pourront atteindre trois heures de trajet pour une indemnisation d'un demi-mois de salaire sur six mois !

Laurent Smolnik explique aussi qu'il ne « voulait pas d'un Aulnay à Renault », comprenez-vous cet argument ?

Fabien Gâche. Non seulement l'accord ne sécurise pas le maintien des sites industriels, mais il les fragilise encore. Le problème, c'est qu'on vend de moins en moins de bagnoles, en particulier sur la gamme Renault. Mais la direction ne propose pas autre chose que de continuer à ne fabriquer que de la gamme Renault en France sans procéder à des rééquilibrages, notamment des Logan. D'ici à 2016, on craint fort que le marché ne soit pas à la hauteur de ce qu'ils annoncent, et avec la continuité de la baisse du pouvoir d'achat des mé-

nages, il risque d'y avoir une baisse supplémentaire des parts de marché Renault.

Arnaud Montebourg a estimé que l'accord signait un « retour de Renault en France »...

Fabien Gâche. Il faudra qu'il m'explique où il a vu ça ! Il n'y a aucune activité relocalisée en France. Ce ne sont que des confirmations de ce qui était déjà prévu. Dans l'accord, au contraire, les seuls engagements qui sont pris, c'est d'externaliser 20 % de l'ingénierie ! Sur la Clio, Renault s'engage à en produire 110 000 à Flins mais, en 2012, on en a fait 117 000 ! Quant aux 80 000 issues d'autres constructeurs, elles rentrent dans le cadre de partenariats comme on en a eu dans le passé. Il s'agit sans doute de compléments de Trafic et de Duster qui se feront avec Nissan ou Daimler. Mais ce ne sont pas des véhicules qui étaient prévus pour être produits à l'étranger. Au total, d'ici à 2016, on va devoir faire des volumes quasiment identiques à 2010 avec quasiment 10 000 salariés en moins. Les conditions de travail étant déjà assez abominables, c'est un scénario à la Nissan Sunderland qui se dessine : on crée les conditions pour que les salariés qui n'en peuvent plus partent d'eux-mêmes de l'entreprise.

A l'inverse, qu'est-ce qui pourrait être mis en œuvre pour garantir les emplois à terme ?

Fabien Gâche. Les patrons posent le problème sous un seul angle : les taux de rentabilité ne sont pas suffisants, et, pour les augmenter, il suffit de peser sur la masse salariale. Ce que nous proposons à la CGT, c'est de rééquilibrer les productions entre des sites, comme en Roumanie et en Slovaquie, où on les fait bosser à plus de 130 % des capacités, avec les usines françaises où on fait chômer les salariés. Ça permettrait d'utiliser pleinement les capacités productives mais aussi d'abaisser les coûts globaux de production. Et ça permettrait de répondre à la demande des clients : il faut attendre six mois pour avoir un Duster ! Ce dont on manque aussi, c'est de savoir-faire, de compétences : il faut embaucher tous les intérimaires en CDI et renforcer les effectifs là où ils manquent.

La CFDT, la CFE-CGC et FO ont déjà annoncé qu'elles signeraient l'accord, la CGT se retrouve un peu

isolée dans son opposition. Comment comptez-vous combattre l'application de ce texte ?

Fabien Gâche. La CGT n'est pas isolée, contrairement à ce que les médias peuvent dire. La question, ce n'est pas de dire qu'on est le seul syndicat sur quatre à y être opposé, c'est de savoir si la majorité des salariés approuvent cet accord ou pas. On sait qu'ils y sont opposés, parce qu'ils l'expriment à l'intérieur de l'usine. Quand on regarde les débrayages qui ont eu lieu tout au long des négociations, il faut remonter à plusieurs années pour retrouver une telle mobilisation. Même d'après les chiffres de la direction, on a dû dépasser ou au moins atteindre les 50 % de grévistes parmi la population ouvrière. Pour les syndicats qui ont annoncé qu'ils signeront, la situation est tendue au sein même de leur propre organisation ! FO à Cléon et à Sandouville a redit qu'elle était opposée à

l'accord. A la CFDT, il y a des élus qui démissionnent en disant ouvertement leur hostilité à ce type de texte. Comme pour tout accord, il y a la signature d'un côté, et la mise en œuvre de l'autre. Quand la direction va commencer à vouloir expliquer quels sont les 20 % de salariés dans l'ingénierie qui devront dégager, je ne suis pas certain que les choses se passeront au mieux pour elle. De même, en production, quand les postes auront été supprimés, je ne suis pas sûr que les salariés acceptent de travailler dans des conditions aussi épouvantables. Ce n'est pas une signature qui pourra empêcher les salariés de s'opposer.

fabien gâche

« Ce n'est pas une signature qui empêchera de s'opposer » ■

Entretien réalisé par Loan Nguyen

