



GROUPE RENAULT

119, rue du Point du Jour - 92109 BOULOGNE
Tel : 01.76.84.14.33 / 01.76.84.14.34 - Fax : 01.76.84.14.35
www.cgt-renault.com - e-mail : usines@cgt-renault.com
Intranet Renault : cgt.central@renault.com

Le 25 octobre 2016

4^{ème} réunion de négociation accord pluriannuel de « compétitivité »

- Séances de travail obligatoires et non payées en heures supplémentaires : Discussions remises à plus tard !
- Volume d'activité fabrication 2016-2019 : Du même niveau que 2016
- L'ingénierie 2016-2019 : Stabilisation des effectifs. Rôle de *tour de contrôle* de l'ingénierie monde
- Embauches en CDI fabrication/Ingénierie : abordées le 4 novembre 2016

Séances de travail obligatoires sans paiement des HS : Face au mécontentement, la direction remet à plus tard le sujet.

D'entrée de séance (voir déclaration site internet), la CGT a rappelé que les heures supplémentaires payées à 25% mini, étaient déjà légion dans tous les sites, y compris dans l'ingénierie. Dans certaines usines, près d'une vingtaine de samedis seront travaillés pour l'année 2016, dans la plupart des cas, pour pallier aux dysfonctionnements.

Des organisations du travail qui en rajoutent sur la dégradation des conditions de travail, sur nos problèmes de qualité et de fait, participent à l'insatisfaction des clients

Les annonces faites par la direction à la 3^{ème} réunion, sur l'obligation des heures supplémentaires sans majoration, ne **répondent pas aux causes de nos problèmes, mais à minimiser au maximum le paiement des heures supplémentaires. En définitive, c'est l'unique objectif des propositions de la direction !**

Les autres organisations syndicales sont intervenues dans le même sens que la CGT.

La CGT a rappelé que pour satisfaire le client, il y a d'abord besoin de travailler mieux, travailler moins et avec plus de monde.

La direction générale a dit « *entendre la voix des salariés* » à travers les interventions des syndicats, qu'elle « *comprendait la fatigue des*

salariés... qu'elle n'aurait pas sur 24 samedis obligatoires... Qu'il fallait prendre le temps de s'écouter... de se réexpliquer ».

En conséquence, elle a décidé de discuter ce sujet individuellement avec chaque syndicat pour reprendre ensuite la discussion en négociation !

C'est clair, le mécontentement exprimé par les salariés dans les UET et auprès des syndicats a empêché la direction de passer en force... Pour le moment !

Les salariés ont donc toutes les raisons d'exprimer encore plus fortement leur opposition aux prétentions de la direction, s'ils ne veulent pas les voir inscrites dans un futur accord !

Les activités industrielles et d'ingénierie resteront en France !

La CGT est intervenue sur l'intérêt d'un nouvel accord, sachant que cette fois, la direction ne pouvait pas faire prévaloir une possible fermeture d'usines et que selon Carlos Ghosn (Les Echos du 1^{er} octobre 2016), « *... les capacités de production de l'Alliance sont saturées partout... Les seules capacités disponibles sont en France* » !

La direction a affirmé qu'elle n'avait effectivement « *aucune intention de sortir l'activité de France... que l'accord est un plus, qui amène des engagements...* » !

Volume d'activité fabrication 2016-2019 : Des engagements qui n'en sont pas !

Pour la direction, l'usine de Maubeuge devient « le modèle » qui réussirait à produire 95 véhicules par an et par salarié.

Toutes les usines auraient désormais pour objectif d'atteindre 90 véhicules/an/salarié ! Tout en étant capable d'être « agiles, flexibles... » afin de faire de nos usines en France la référence industrielle mondiale de Renault mais aussi dans l'industrie en France... »

En contrepartie sur la période 2017-2020, la direction dit s'engager :

- « **Sur un volume annuel moyen de véhicules au moins égal au volume de 2016, à conditions identiques de marché sur la durée de l'accord...** »
- « **Avoir 3 nouvelles plateformes et 9 modèles, au moins un nouveau modèle ou plateforme par usine** ».
- Organe mécanique : Un volume annuel moyen d'organes mécaniques (moteurs boîtes de vitesses) au moins égal à 1,5 millions
- Affectations à Cléon :
 - ✓ Nouveau moteur R9 et M9 (norme euro 6d)/exclusivité R9 et M9 en Europe
 - ✓ Moteur électrique GMPE
 - ✓ Nouvelles pièces pour le H5Gen2 (Daimler)
 - ✓ Boîte de vitesse P
 - ✓ Augmentation capacitaire (fonderie, usinage et assemblage)
- Châssis : un volume de châssis au moins égal à 1,5 million, à conditions identiques de marché et de réglementation
- Rénovation des process industriels
- Industrialisation des projets véhicules en Europe

Autrement dit, des engagements de la direction qui n'en sont pas, puisqu'en volumes, ils correspondent aux évolutions des marchés vus à la hausse d'ici 2020.

Dans les 9 modèles annoncés, il s'agit des véhicules série déjà attribués (Scénic, Espace, Talisman, Trafic, Master, Alpine, Micra, Zoé, Kangoo). Certains seront dans leur phase II et d'autres entreront dans le renouvellement normal de la gamme, comme le Kangoo à Maubeuge monté sur une plateforme commune. Sur Flins, il y aura une nouvelle plateforme B sur laquelle pourrait être montée la Clio V ou un autre véhicule, mais en tous cas, pas les deux... Et donc pas de volumes supplémentaires !

La direction annonce un investissement de 500 millions d'€ sur 3 ans pour la performance et

l'environnement de travail (comme les WC de Flins ou du Mans pris en exemple par M. Vicente de Los Mozos). Mais sur les investissements industriels, la direction dit ne pas être en mesure de répondre !

Pour mémoire, sur la période 2011-2013 (renouvellement de la gamme actuelle), près de 2 milliards d'€ d'investissements ont été attribués aux sites français, soit 40% des investissements de Renault monde.

La CGT a demandé un exposé site par site, filiale par filiale du niveau d'activité des 3 prochaines années.

L'ingénierie : une tour de contrôle monde à l'horizon 2019

La direction réaffirme son ambition de faire de « l'ingénierie française une tour de contrôle mondiale ». La poursuite d'une logique du faire faire, l'enracinement des RTX (sites ingénierie Roumain, Corée...), le renforcement de la sous-traitance, appelée désormais « partenariat stratégique ». **En définitive, piloter et contrôler le travail des autres !** Même si chacun sait que pour pouvoir faire faire, il faut savoir faire soi-même !

La direction annonce la « Stabilisation des ressources d'ingénierie Renault en France avec 1 départ = 1 embauche », ambition à généraliser à l'ensemble de l'entreprise.

Comme pour les secteurs de fabrications, l'embauche en ingénierie sera abordée lors de la prochaine réunion du 4 novembre.

A défaut d'embauches substantielles, nos difficultés ne sont pas prêtes d'être résolues.

Mais globalement, l'essentiel des départs a eu lieu avec la dispense d'activité, qui n'est plus d'actualité pour l'ingénierie. Et avec le recul de l'âge de départ à la retraite, les départs vont être beaucoup moins nombreux.

Comme pour la fabrication, aucune annonce de projet d'investissement. Rien sur des programmes de développement des organes mécaniques (boîte de vitesse automatique pour STA...), la dépollution de nos moteurs ou l'étude sur des nouvelles énergies...

Enfin, rien de concret pour résoudre nos difficultés actuelles (largement décrites par la CGT) : sous-effectif, prestation, turn-over...