



GROUPE RENAULT

119, rue du Point du Jour - 92109 BOULOGNE BILLANCOURT

☎ 01.76 84.14 33 / 01 76 84.14.34

www.cgt-renault.com - e.mail usines@cgt-renault.com

A Boulogne, le 8 octobre 2019

La direction prépare un 3^{ème} accord de compétitivité, En jouant sur la peur de la transition écologique et des incertitudes économiques

Depuis quelques mois déjà, la direction a lancé un « Groupe de Réflexion Paritaire » dont le but serait d'évaluer s'il faut un nouvel accord de compétitivité, le dernier se terminant début 2020. Dans ces réunions auxquelles sont conviés les syndicats représentatifs, la direction est en réalité en train d'essayer de nous convaincre que les salariés vont devoir être encore plus flexibles, tout en se serrant encore plus la ceinture.

Ses arguments « massue » ? La transition des motorisations thermiques aux motorisations électriques et les incertitudes économiques mondiales. Comme si c'était aux salariés de payer les conséquences que la loi du profit a sur la dégradation de l'environnement et sur le chaos économique.

Et il faudrait que les syndicats trouvent des solutions pour accompagner cette politique sans jamais mettre en cause ce qui mène l'entreprise dans le mur : les exigences toujours plus exorbitantes des grands actionnaires (objectif de 7% de marge opérationnelle et plus d'1 milliard € de dividendes chaque année).

Dans ces réunions, la CGT défendra les intérêts des salariés ainsi que les préoccupations environnementales. Car il est possible et même nécessaire de lier ces deux aspects : de l'activité dans la R&D et la production pour la mobilité de demain, il y en aura beaucoup. Le chantage à l'emploi de la direction n'a d'autre objectif que l'augmentation des profits.

Vendredi dernier, avait lieu la 4^{ème} réunion de ce « Groupe de Réflexion Paritaire » mais il s'agissait de la première réunion avec quelques informations concrètes sur les intentions de la direction. Les directeurs de l'Ingénierie (M. Gascon) et du Manufacturing (M. de los Mozos) étaient présents.

« - Au secours ! » « - La planète brûle ? » « - Non, la marge baisse... »

Pour la direction générale, le contexte automobile est mauvais à cause des « contraintes sociétales » (« lutte contre le réchauffement climatique et problématique des polluants »). Ces contraintes ne seraient pas « adaptées aux cycles d'amortissement des investissements de l'industrie ». Par les coûts additionnels sur les véhicules (du fait des systèmes de dépollution ou du surcoût des véhicules électriques), elles entraîneraient une « baisse de la marge des constructeurs ».

Qu'est-ce que la direction en déduit ? Qu'il faut baisser l'objectif de Marge Opérationnelle (7% à la fin du plan stratégique 2022) ? Non ! Qu'il faut que les salariés se préparent à de nouveaux sacrifices pour respecter cet objectif alors que la marge par véhicule baisse !

Et cela a commencé dès 2019 dans l'Ingénierie : il faut « un coup de frein dans la dépense », « reporter des projets

« Contraintes écologiques », qui est responsable ?

La direction ne voit le réchauffement climatique et la problématique des polluants que sous l'axe de « contraintes normatives ». Et de se plaindre de la sévérité des normes qui se mettent en place. Comme si les grands patrons de l'automobile n'étaient pas responsables de la situation. Pendant des décennies, ils ont « dépollué » au juste nécessaire (voire en trichant pour certains) car ils appliquaient la loi du profit : tant qu'un système de dépollution n'était pas rentable, il n'était pas appliqué.

Se plaindre maintenant de la situation dont ils sont responsables, ce serait risible... si la planète n'était pas en danger à cause de ces logiques financières !

pour rationaliser la gamme », etc. L'année 2020 accentuera la tendance pour respecter l'objectif de 7 à 8% de ratio dépenses R&D / Chiffre d'affaires. Les premières conséquences concrètes sont le décalage des budgets dédiés à la prestation sur les projets XDD et HCC au Technocentre ou la baisse des budgets d'investissement et la fermeture de bancs d'essais à Lardy.

Une nouvelle récession qui s'approche ?

Car, en plus de la transition écologique, la direction brandit la récession économique pour préparer le terrain à de nouvelles attaques contre nos droits sociaux. Les ventes mondiales automobiles baisseraient en 2019 et stagneraient les années suivantes : il faudrait donc que les salariés se serrent la ceinture. Comme si, lorsque les ventes ont augmenté entre 2008 et 2018, les salariés avaient récolté les fruits de leurs efforts ! Ce qu'ils ont connu, ce sont « modération » salariale, explosion de la précarité et dégradation des conditions de travail.

Dans les usines, plusieurs centaines d'intérimaires ont été mis à la porte (Cléon, Douai, Flins, ...) et le chômage partiel est mis en place à Cléon.

Pas la « niaque » à Flins ?

Le directeur du Manufacturing a fait un tour des sites... à la serpe. En se basant sur les visites « de terrain » qu'il a effectuées, il a indiqué que, d'après lui, les salariés de Flins « *n'ont pas la niaque* ». Les décisions qui concernent des centaines d'emplois sont-elles prises sur la base de telles considérations totalement subjectives ?

Bien peu d'éléments concrets jusqu'à maintenant

L'accord de compétitivité n°3 qui découlerait des échanges en cours serait mis en place en 2020. Lors de la présentation des deux directeurs et des échanges qui ont fait suite, quelques éléments qui pourraient constituer les thèmes de l'accord sont apparus :

- Des accords locaux, usine par usine, sous la menace d'attribution d'activités ou de nouveaux modèles. Ainsi, il y aurait un projet en cours d'étude pour Flins, pour qui la délocalisation totale de la Clio V et la baisse de production des Micra sont des sujets d'inquiétude importants.
- La nécessité de réduire encore les plannings de développement dans l'ingénierie. Le planning V3P (1 an d'Innovation et 3 ans d'avant-projet et industrialisation) serait encore réduit (3 ans pour la totalité) alors qu'il est déjà intenable dans les conditions actuelles.
- La direction ne jure que par la flexibilité des salariés (méthode « Agile » enviée par tous ceux qui n'ont pas encore eu la joie d'y goûter, d'après le directeur de l'Ingénierie...).

Ne pas remettre en cause le cadre mais gérer les conséquences...

Pour l'instant, ces réunions débouchent sur bien peu d'éléments concrets.

La direction souhaite que les organisations syndicales se conforment au cadre qu'elle fixe : assujettissement aux exigences des actionnaires, pilotage par les objectifs à court-terme (free cash flow, marge opérationnelle, etc.), précarité au travers de l'intérim dans les usines et de la sous-traitance dans l'ingénierie.

Les discussions ne porteraient que sur les conditions de mise en place de ces contraintes, avec l'idée que ce serait aux syndicats d'expliquer aux salariés qu'elles sont nécessaires.

Et l'avenir de Lardy ?

Le site d'ingénierie de Lardy est directement impacté par la transition écologique puisque la majorité de son activité concerne le développement des motorisations thermiques. L'inquiétude des salariés est donc importante et la délégation CGT s'en est fait l'écho pendant le GRP.

Le directeur de l'Ingénierie, M. Gascon, a répondu qu'il ne fallait pas être focalisé sur les moyens d'essais, que l'évolution des métiers était « la loi de la technologie » et qu'il fallait l'accepter.

Ce qui nous inquiète, ce n'est pas que les métiers évoluent mais que l'activité et les emplois sur tous les sites, notamment Lardy, soient assurés.

Alors que les considérations écologiques sont au centre du débat démocratique, il serait inadmissible que Renault n'investisse pas dans un site chargé de réduire la pollution

Ce n'est bien sûr par la vision de la CGT. Tout au long de ces rencontres, la CGT persistera à défendre une toute autre vision de ce que pourra être une stratégie industrielle de Renault, répondant aux besoins de mobilité de tous, conjuguée aux enjeux environnementaux, sociaux et sociétaux.