

LA DIRECTION AVAIT PRESENTE LE PROJET D'ACCOMPAGNEMENT DES PERSONNES EN DIFFICULTE, VOILA MAINTENANT LE PROJET D'ACCOMPAGNEMENT DES PERSONNES À LA PORTE

Que se passe-t-il chez RENAULT ? Le plan de « départs volontaires » décidé par Carlos GHOSN n'arrive pas à trouver de justification aux yeux des salariés.

Ce plan risque de tout changer. Il ne doit pas être le début du démantèlement de RENAULT. Au travers de mécanismes bien huilés comme l'augmentation des coûts de matières premières, la défavorable parité dollars /euro ou la récession économique globale, on aurait pu croire que le discours des milliers de suppressions d'emplois passerait mieux qu'une lettre à la poste.

Il n'en est rien. Le tollé est sévère, tant au niveau des salarié(e)s que des médias.

Le Canard Enchaîné - 17/09/08

La charrette, meilleur modèle de Renault

LE pédégé de Renault, Carlos Ghosn, est un homme de parole : lors du comité central d'entreprise, mardi 9 septembre, il a assuré que sur un point au moins, le plan tracé en 2005 resterait inchangé. Les dividendes versés aux actionnaires s'élèveront à plus de 1 milliard en 2009, soit un doublement en quatre ans. Le sacrifice des quelque 5 000 salariés français (plus mille en Espagne) poussés vers la sortie n'aura donc pas été inutile.

Personne ne connaît encore le volume exact de la charrette préparée par les dirigeants de l'ex-Régie. De juillet à septembre, les chiffres de la direction ont augmenté de mille âmes, passant de 4 000 à 5 000 éjectés. Lors du comité central d'entreprise et des rencontres bilatérales qui ont suivi avec les syndicats, Ghosn et ses lieutenants ont affirmé qu'aucune limite ne saurait être donnée à l'ébarbage. « Tous ceux qui souhaiteront partir le pourront », a ainsi lâché l'un de ces négociateurs aux représentants des salariés.

De son côté, Ghosn a précisé que des « sondages » (sic) ont été effectués dans les usines et que Renault « peut aller au-delà de 5 000 départs ». Au cas où le

message ne serait pas bien passé, le pédégé a cité un exemple précis : « Si les 8 500 salariés du technocentre de Guyancourt (le centre de recherche de Renault où sont conçus les nouveaux modèles) veulent partir, ils le pourront. » Reste à savoir si Renault compte désormais se passer de bureaux d'études...

Officiellement, tous les départs seront « volontaires ». En réalité, de nombreux salariés s'attendent à être poussés vers la sortie, comme le craint Fabien Gache, délégué central de la CGT : « Depuis quelques années, nous voyons monter en puissance une chasse aux sorcières qui vise les salariés moins productifs. Les pressions risquent d'être fortes, notamment sur ces salariés. » Afin de convaincre les plus coriaces, la direction promet deux ans de salaires au titre de la prime de départ, plus 12 500 euros offerts aux audacieux qui créeront leur entreprise. Ceux qui ne deviendront pas patrons devraient en principe toucher leurs allocations de chômage. Les Assedic régleront la facture, soit une bonne centaine de millions d'euros par an. Mais si c'est pour le bien des actionnaires...

Alain Guédé

Avec près de 800 personnes, la forte mobilisation du Technocentre à l'appel à la grève du 11/09 reflète à ce titre l'important niveau d'inquiétude de notre site. Et les réponses partielles apportées lors du CE extraordinaire n'ont pas dissipé les questions et l'amertume.

« Si les 8 500 salariés du Technocentre de Guyancourt veulent partir, ils le pourront » affirme Carlos GHOSN (Le Canard Enchaîné du 17/09). Ce glissement sémantique n'est pas un détail. C'est au contraire un symbole. Il résume à lui seul toute l'ingratitude que notre magnétique PDG alloue aux femmes et aux hommes de RENAULT, toute notre insignifiance face aux investisseurs qui, eux, continuent à s'approprier la richesse que nous fabriquons.

Toujours Carlos GHOSN : « Le salut de RENAULT passe par une grosse marge opérationnelle... Nous le devons aux actionnaires qui nous font confiance ». Au vu de la dégradation du cours de l'action, on ne sait plus très bien qui fait confiance à qui. Aujourd'hui, des sites de fabrication aux ingénieries, les salariés sérieusement ébranlés ont aussi perdu la leur envers un PDG qui avait promis monts et merveilles. A grand coups de com' et d'affiches, la motivation et la cohésion de tous étaient requises pour l'engagement au Contrat 2009. C'était l'heure des superlatifs pleins la bouche, des visites à Sandouville et à Flins pour acter la création d'emplois CDI avec le 1^{er} Ministre de l'époque. Il fallait être « proactif ».

Aujourd'hui, silence. On casse efficacement. 4000 suppressions d'emplois dans un premier temps, puis 2000 dans les filiales. Combien d'autres encore en nous faisant croire qu'atteindre la MOP est une nécessité économique pour l'entreprise. Qui règlera l'addition finale ? Ce ne seront ni Carlos GHOSN, ni les actionnaires, mais encore nous salarié(e)s de RENAULT.

Les objectifs rappelés en CE ne laissent aucun doute : -10% sur les frais de structure à fin Avril (les lettres de recadrage sont déjà parvenues aux directions fin Juillet), réduction de 30% des TEI, réduction des taux d'investissement avec objectif de 50%. SUD pronostique que ces ambitions laisseront encore de prochaines traces sur les effectifs.

PENDANT DES MOIS, LE RENAULT CONTRAT 2009 A GENERE DE LA SUR-ACTIVITE. AVEC LES GELS ET ABANDONS DE PROJETS DECIDES EN JUILLET, IL FABRIQUE LA SOUS-ACTIVITE PASSAGERE NECESSAIRE POUR PREPARER LES ESPRITS À PARTIR.

PLAN DE SAUVEGARDE DE L'EMPLOI

Le CE extraordinaire du 11/09 apporte la confirmation de ce qu'avancait SUD : Ce plan d'ajustement des effectifs est un plan à 2 balles, mais pas pour tout le monde. Les propositions d'aide au départ coûteront peu à l'entreprise.

Avec un statut juridique utilisant une procédure désormais prévue dans le code du travail depuis 2005, ce Plan de Sauvegarde de l'Emploi autorise RENAULT à licencier préventivement pour « *maintenir sa compétitivité* », ou plutôt devrions-nous dire les dividendes des actionnaires. Le régime d'indemnités imaginé par le dispositif légal et fiscal prévoit l'exonération de charge sociale patronale lorsqu'il n'y a pas de charge sociale pour les salariés, ce qui sera le cas. Ce sera également le salarié qui s'acquittera de la CSG et CRDS.

Avec ses 1,5 milliards d'euros de bénéfices dégagés sur le premier semestre 2008 et en présentant des mesures de suppressions d'emploi aussi exceptionnelles, RENAULT ne met même pas les indemnités à la hauteur de l'évènement.

QUE FAIT L'ETAT DANS TOUT CELA ?

Actionnaire à 15% dans le capital de RENAULT, l'état français est écartelé entre le fond et la forme. Après la constitution d'un groupe de travail, l'industrie de l'automobile au premier rang de laquelle se trouve RENAULT, fait entendre ses difficultés. Comment continuer à s'en mettre plein les poches en préparant l'accompagnement des délocalisations ? Il suffit de s'entourer de partenaires sociaux et de ministres convaincus de la nécessité de cette mutation économique, pour préparer une charte et recueillir des fonds publics. Rien de tel que de parler de ses problèmes pour éviter l'isolement, et les mesures les plus sensibles deviendront indolores. L'état peut « *rester attentif* », les jeux sont faits avec sa complicité. Même si le basculement s'opérerait insidieusement vers les ASSEDIC.

PLAN DE DEPART VERS LE CHOMAGE ?

« *Après tout, le plan, disons le ensemble, est très soft sur le plan social, puisque c'est un plan sur du pur volontariat. Si, avec du volontariat, on arrive à mieux travailler et à être plus économique et plus rentable, je pense que c'est mieux pour l'entreprise.* »

JC SCIBERRAS DRH Ingénieries - CE du 11/09/08

Mais nous, Mr SCIBERRAS, notre carrière, nous ne la voyons pas à l'ANPE...¹

¹ JC SCIBERRAS quitte RENAULT pour être nommé directeur général adjoint en charge des Ressources Humaines de FRANCE EMPLOI (fusion de l'ANPE et ASSEDIC) au 1^{er} Janvier 2009 (LA TRIBUNE du 17/09/08)

DESIGNE VOLONTAIRE ?

Et si les candidats venaient à se faire plus rares que les perles dans les huîtres ? C'est ce qu'ont imaginé nos RH car, même si aucun quota ne serait retenu par direction et si le discours souligne davantage l'atteinte de la réduction de 10% des frais de structure que la suppression d'emploi, la « sollicitation » de ces volontaires doit s'effectuer au plus vite. Vite, pour ressentir immédiatement l'impact favorable sur la MOP. Vite car, avec un dispositif à durée limitée, des mesures financières dégressives dans le temps, la direction veut créer l'effet de solde pour pousser les gens à prendre une décision hâtive. Pour mesurer l'attraction des mesures, les RRHP sont descendus dans les rangs pour prendre la température. Dans certains secteurs comme au CRPV, les tentatives de recrutement de volontaires ont déjà commencé. Finalement, c'est bien pratique un RRHP !

APRES LE MARCHE DE NOEL DANS LA RUCHE, LE MARCHE DE L'EMPLOI ?

Les petits chalets en bois sont toujours disponibles...

Les premiers départs sont attendus vers mi-October. Importante (et coûteuse) campagne de communication prévue, avec clôture des inscriptions fin Avril. Les « espaces emplois » fleuriront sur les sites et la direction n'écarte pas la possibilité de recrutement par des sociétés extérieures. Incroyable ! Nous qui sommes là pour faire des voitures, dans le premier centre d'ingénierie mondial cité par son directeur, Bernard Ollivier, pour sa compétitivité et son expérience et pour ses gains dans les développements des plates formes, nous voilà bradés comme de vulgaires objets devenus inutiles. SUD s'indigne. Comment peut-on en arriver là ? Comment vanter un système et l'encourager à se démanteler ? Et que dire des pratiques « d'essaimage », encouragés par les pouvoirs publics ou l'entreprise, consistant à proposer de l'activité RENAULT à un salarié voulant monter son affaire ? Si des pseudos garanties sont données, pour combien de temps dans les perspectives actuelles ?

DESORGANISATION EN PERSPECTIVE

La direction l'avoue, ce de type plan basé sur le volontariat est une première. Par conséquent, il n'y aurait pas de prévision d'impact par secteur, par établissement (!) Si les candidats affluent, la décision centrale de tout stopper sera brutale. Si des secteurs venaient à se vider un peu trop, l'appel à la mobilité inter direction viendrait équilibrer les effectifs. Le Technocentre risque fort d'être le siège de l'instabilité en 2009, avec des regroupements ou des réorganisations collectives. Le hic, c'est que l'on est tout juste en train de réorganiser les UET de la DIV ! RENAULT envisagera même de remplacer les salariés pressés de partir par des intérimaires ! De l'impulsion sur les mobilités à la mobilité forcée, il n'y a qu'un pas que la direction n'hésite d'ailleurs pas à franchir : *« tout ceci est parfaitement acceptable dans le cadre d'un contrat de travail, en tout cas sur la plan juridique normalement le salarié est tenu d'accepter, compte tenu des évolutions d'entreprise, un poste nouveau... Progressivement, il faudra changer de culture sur la question du volontariat et des mobilités »* Il est vrai que le « changement de culture » s'était déjà amorcé avec les mutations arbitraires des personnels entre IDVU et Guyancourt... L'ironie légère prend toute sa dimension avec des phrases comme *« Je pense que nous devrions nous permettre, sans dégrader notre performance, d'être moins nombreux »*. Et pour le surcroît de charge qui resterait sur le personnel en place, Odile DESFORGE directrice des Achats, a déjà prévenu que ce pari « réaliste » passera par des transferts d'activité vers la Roumanie ou autres. Tout le monde a parfaitement compris : le processus se poursuit durablement.

Renault en attente d'un second souffle

Mauvaise passe ou avenir sombre ? A quelques semaines de l'ouverture du Mondial de l'auto à Paris, début octobre, il y a de quoi s'interroger sur la situation de Renault. Le constructeur s'apprête à supprimer 6 000 emplois, dont 4 900 en France. Une sorte de Vilvorde bis. En 1997, la fermeture de l'usine située dans la banlieue de Bruxelles avait entraîné la disparition de 3 100 emplois, provoquant un immense tollé. A l'époque, Renault affiche ses premières pertes depuis dix ans : 5,2 milliards de francs. Un jeune directeur général adjoint est alors chargé de faire l'analyse des capacités de production de Renault. Il s'appelle Carlos Ghosn. Il plaide pour la disparition de deux usines. Louis Schweitzer tranche : seul Vilvorde sera sacrifié.

Un peu plus de onze ans plus tard, Renault entre de nouveau dans une période de turbulences. Mais la situation actuelle de la marque au losange n'a rien à voir avec celle de 1997, même si c'est encore Carlos Ghosn, qui est en position de tailler dans le vif, cette fois comme PDG. Aujourd'hui, le groupe est bénéficiaire. Renault a affiché, en 2007, un résultat net de 2,66 milliards d'euros, sa capacité d'auto-financement s'élève à 4,74 milliards et le groupe dispose d'une trésorerie de 6 milliards.

Une situation sur laquelle s'appuie la CGT, pour contester le sacrifice demandé aux salariés. « En définitive, le groupe Renault ne rencontre aucune difficulté financière. La vraie raison de supprimer 4 900 emplois repose exclusivement sur le niveau de marge outrancier de 6 % que le PDG s'obstine à maintenir contre l'avis de la quasi-totalité des experts », estime la CGT dans une lettre adressée, le 9 septembre, à Nicolas Sarkozy. Salariés contre actionnaires, le débat soulevé par la CGT sur la répartition des richesses n'est pas nouveau. Mais derrière l'antienne syndicale, se cache une interrogation légitime qui prend de l'ampleur à l'intérieur de l'entreprise : où va Renault ?

Comme les autres constructeurs, le groupe subit de plein fouet les conséquences de la hausse des matières premières, de l'euro et du ralentissement de la demande en Europe. Il s'agit là du principal argument de M. Ghosn pour justifier les suppressions d'emplois à venir. Le poids de la conjoncture sur la situation de Renault n'est pas contestable. Les matières premières pèseront sur ses comptes à hauteur de 3,3 milliards d'euros rien que sur

2008 et 2009. Parallèlement, l'impact de la dégradation de la compétitivité de la zone euro sur la marge opérationnelle est évalué à plus de 1 milliard sur la même période.

Certes les marchés allemand (- 10,5 %), espagnol (- 43,3 %) et italien (- 25,9 %) ont décroché en août. Mais la conjoncture n'explique pas toutes les difficultés actuelles de Renault. C'est sur ce point que le malaise monte dans l'entreprise. Mana-

Analyse

Stéphane Lauer
Service Economie/Entreprises

geur hors pair, M. Ghosn a un talent indéniable pour fixer des objectifs, serrer les coûts et mettre la pression sur les équipes. Mais que vaut la méthode quand les résultats ne suivent pas ?

Lorsque M. Ghosn a annoncé son plan « Renault Contrat 2009 », en février 2006, il promettait de la sueur et des lendemains difficiles. L'entreprise a fait le gros dos. On a demandé aux salariés d'en faire plus avec autant – voire moins – de moyens dans l'espoir d'un rebond. Mais celui-ci risque de se faire attendre. D'où le malentendu qui émerge. Les salariés de Sandouville (Seine-Maritime) sont en passe de remporter leur pari : la Laguna a fait un incontestable bond sur le plan de la fiabilité. Mais le site est plus que jamais menacé de fermeture. C'est cette équation qui n'est pas comprise en interne.

Un second Vilvorde

Pourtant l'échec commercial de la Laguna était prévisible. Le segment des berlines familiales baisse depuis dix ans. Il n'y avait aucune raison que la tendance s'inverse. Le deuxième modèle fabriqué à Sandouville, l'Espace, manque aussi de perspectives. Renault croyait avoir trouvé la solution en lançant un véhicule positionné moins haut de gamme pour capter une clientèle familiale de plus en plus à la recherche de la « bonne affaire ».

Mais début juillet, le projet, jugé pas assez rentable, a été abandonné. Quant au troisième véhicule fabriqué à Sandouville, la Vel Satis, son échec est patent, instaurant le doute sur les capacités de Renault à être présent dans le haut de gamme. Et

la probabilité que Sandouville devienne un second Vilvorde est de plus en plus forte.

D'où peut venir le salut ? Depuis quelques mois, M. Ghosn agite un hypothétique projet de voiture électrique. Les pouvoirs publics insistent pour que Sandouville accueille la fabrication du véhicule. Renault n'est pas totalement opposé au principe, mais réclame des aides publiques. Des négociations qui fleurissent bon la Régie d'antan, mais qui prendront du temps. La fameuse voiture électrique ne verra pas le jour avant 2010.

En attendant, les espoirs de Renault se portent sur le succès de la nouvelle Mégane, qui sera lancée en octobre. Pourtant, lorsque M. Ghosn a pris les rênes du constructeur en avril 2005, il n'a eu de cesse de critiquer la fragilité de la situation de Renault, qui réalisait alors plus de 50 % de son profit sur un produit, dans un pays : la Mégane et en France. Trois ans plus tard, retour à la case départ : une bonne partie de l'avenir de Renault se joue toujours sur la Mégane. Mis à part le succès de la Logan, largement enclenché à l'époque de Louis Schweitzer, Renault n'a pas su provoquer le feu d'artifice de nouveaux modèles, qui aurait permis de passer à la vitesse supérieure.

Dès lors, pour maintenir ses objectifs financiers à tout prix, M. Ghosn a demandé à la direction des achats « un objectif de réduction des coûts plus ambitieux que celui du Renault Contrat 2009 ». Les usines sont invitées à « dépasser leur objectif de performance ». Une nouvelle pression qui aura du mal à passer auprès des salariés, qui ont l'impression d'avoir déjà beaucoup donné.

Jusqu'à quand M. Ghosn pourra-t-il s'arc-bouter sur son objectif de 6 % de rentabilité sur chiffre d'affaires promis pour 2009 ? L'exercice tient de plus en plus d'un volontarisme forcené au sein d'une entreprise qui doute. D'autant que l'on a encore rien vu en termes de dégradation de la conjoncture. Les marchés émergents, qui étaient jusque-là censés compenser le ralentissement européen, commencent à leur tour à s'essouffler. Turquie, Roumanie, Corée, Argentine sont déjà en retournement. Quant au Brésil et à la Russie, la croissance n'est plus ce qu'elle était. En ces temps difficiles, Renault va avoir besoin d'un second souffle. M. Ghosn saura-t-il l'impulser, trouver le ton vis-à-vis des salariés et dire où va Renault ? ■

Courriel : lauer@lemonde.fr

NEGOCIER LE NON NEGOCIABLE, SUD S'Y REFUSE

Participer à une commission pour négocier le nombre d'espaces emploi ou obtenir qu'un salarié souhaitant créer son entreprise bénéficie de ristournes supplémentaires sur des véhicules d'occasion que RENAULT n'arrive pas à vendre, c'est inacceptable et cela revient à une fonction réductrice du rôle d'un syndicat. RENAULT n'a pas à se séparer de ses salariés alors que les caisses sont pleines.

SUD est avec vous pour défendre l'emploi et non pour négocier des conditions de départ. NOUS VOUS INVITONS À VENIR DISCUTER AVEC NOUS DEMAIN DE 11h A 14h DANS LA RUCHE ET ENVISAGER ENSEMBLE UNE ACTION LE JEUDI 25/09