

Décryptage

FO
Métaux

Un accord plutôt prometteur !

Alliance Renault-Nissan / Daimler : quelles retombées sur l'investissement et l'emploi ?

En avril 2010, notre Groupe concluait avec l'allemand Daimler une alliance industrielle portant sur les échanges d'organes (moteurs en particulier), les petits véhicules et les utilitaires. Lors de la consultation de l'époque, « bâclée » par la direction en CCE, FO n'avait pas souhaité participer au vote. Aujourd'hui, ayant fait le travail d'analyse, notre avis serait probablement favorable.



Le volet industriel

Il impliquait notamment de fabriquer les futures Smart sur la même plate-forme technique que la prochaine Twingo. Les Smart continuant d'être assemblées à Hambach, en Moselle, et les Twingo à Novo Mesto, en Slovénie.

Par ailleurs, Daimler va fournir des moteurs de grosses cylindrées à Nissan, qui apportera en retour des voitures électriques et des batteries. Renault fournissant des « petits » moteurs.

Enfin Renault développera un véhicule utilitaire léger pour la marque Mercedes, sur la base du Kangoo.

Le volet financier

L'accord d'avril prévoyait des prises de participations croisées de 3,1% entre Renault-Nissan et le fabricant allemand des Smart et des Mercedes. Par des échanges d'actions, Daimler a pris 3,1% de Renault et 3,1% de Nissan (dont Renault détient 44%), tandis que Renault et Nissan ont chacun acquis 1,55% du capital de l'allemand.

Il s'agit donc, selon les termes officiels, d'une « coopération stratégique étendue ».

Une alliance qui se renforce

D'autant plus étendue que, tout récemment, les deux groupes ont décidé de l'étendre : Renault développera les moteurs électriques pour les gammes Smart et Twingo, tandis que le constructeur allemand fournira les batteries.

Une coopération de cette envergure est nécessairement complexe. Que peuvent en attendre l'entreprise et les salariés, notamment en matière d'emploi ?

FO a analysé le dossier en détails (organes et données sur 2008 et 2009) 

FO le Syndicat libre et indépendant !

Tél : + 33 (1) 76 84 14 73 - Fax : + 33 (1) 76 84 14 74 - Mail : fo.central@renault.com - Site : www.fo-renault.com

L'accord en détails :

En automobile, les moteurs sont le nerf de la guerre.

Dans la perspective du passage à la norme euro 6 et compte tenu de la montée en puissance prévue de la motorisation électrique, un constructeur comme Daimler a clairement pour objectif de réduire le taux de rejets de sa gamme de véhicules.

	Daimler		Renault-Nissan	
	Diesel	Essence	Diesel	Essence
3 cylindres	0,8 L 40-72 kw 54-98 ch			
4 cylindres	OM651 1,8 L à 2,2 L 100-150 kw 136-204 cv	M220/274 1,6 l à 2,2 l 60-142 kw	K9 1,5 L 50-70 kw 65 à 105 cv	K4 1,4 L à 1,6 L 43-74 kw
			M9 100-176 kw 136-160 cv	M4 100-170 kw
6 cylindres	OM642 3 L 170-200 kw 231-272 cv	M276 3 L à 3,5 L 185-260 kw	V9	
8 cylindres	OM629 4 L 285-386 kw 388-525 cv	M278 4,7 L à 5,5 L 185-260 kw	VK 5,6 L	

Le coût de développement de moteurs nouveaux est très élevé. Daimler a donc intérêt à se fournir en moteurs K et M de Renault-Nissan. En contrepartie, il fournira à Nissan des moteurs diesel haut de gamme pour la marque Infiniti.

En complément du tableau : L'accord met notamment en place l'utilisation par Mercedes du nouveau moteur diesel 1.6l dCi (R9M) pour les futures Classe A et B dans une version 130 chevaux. De plus, les études se poursuivent pour les classes C et Vito. Il institue également la collaboration des deux groupes pour la R&D, la fabrication et l'utilisation des moteurs 3 et 4 cylindres compris entre 1.0 L et 1.8 L, qui pourront être utilisés par Mercedes, Renault, Nissan ou Smart, sans restriction.

				MOTEURS K			MOTEURS M		
		Jan-Déc 08	Jan-Dec 07	Est accord	Taux	Impacts	Est accord	Taux	Impacts
A-Class	4 cyl.	131 837	148 836		30%	42 101		Aucun	
B-Class	4 cyl.	118 424	133 682		30%	37 816		Aucun	
C-Class	4 à 8 cyl.	332 978	291 252		5%	15 606		30%	93 635
E-Class	4 à 8 cyl.	157 053	193 539		Aucun			20%	35 059
S-Class	6 à 12 cyl.	82 292	98 796		Aucun			Aucun	
Total		822 584	866 105	80 000		95 523	80 000		128 694

des organes (moteurs) partagés

Production et effectifs des sites de production des moteurs

DAIMLER

RENAULT-NISSAN

	2008	2009
Berlin		
V6 - V12	218 632	104 544
Effectif	2 991	2 853
Volume / effectifs	73	37
Kölleda		
3c. et 4c.	142 065	238 414
Effectif	289	323
Volume / effectifs	492	738
Stuttgart		
4 c. et 6 c.	1 025 116	710 520
Total	3 661 158	2 665 109
Effectif	18 146	17 589
Volume / effectifs	202	152

	2008	2009
Valadolid		
K	982 332	822 913
Total	982 332	822 913
Effectif	1 690	1 451
Volume / effectifs	581	567
Cléon		
M	315 677	310 806
Total	1 222 417	826 081
Effectif	3 866	3 487
Volume / effectifs	316	237

Les promesses d'un accord gagnant-gagnant :

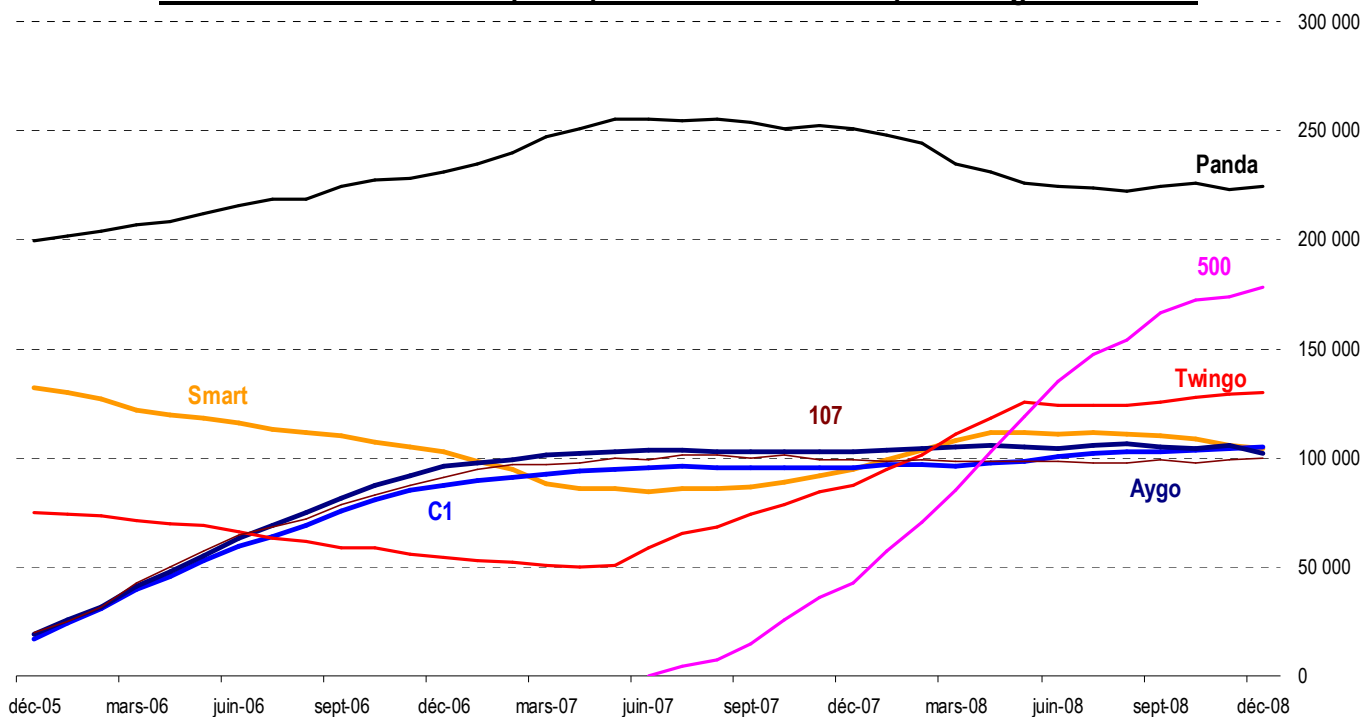
- Daimler économise des investissements et Renault améliore le plan de charge de ses usines. Nous y voyons un atout pour la protection des emplois des sites de Valladolid et Cléon
- Nous souhaitons dès la conclusion de l'accord d'avril 2010, que davantage d'échanges soient contractualisés dans le domaine de l'électrique; c'est aujourd'hui chose faite, avec l'affectation du moteur à Cléon, ce qui valide la stratégie électrique de Renault et en diminue le coût de mise en œuvre.
- Le tableau de la page ci-contre montre que si l'accord est estimé à 80 000 moteurs K et 80 000 moteurs M, la réalité pourrait être plus positive encore (respectivement 95 523 et 128 694 moteurs)



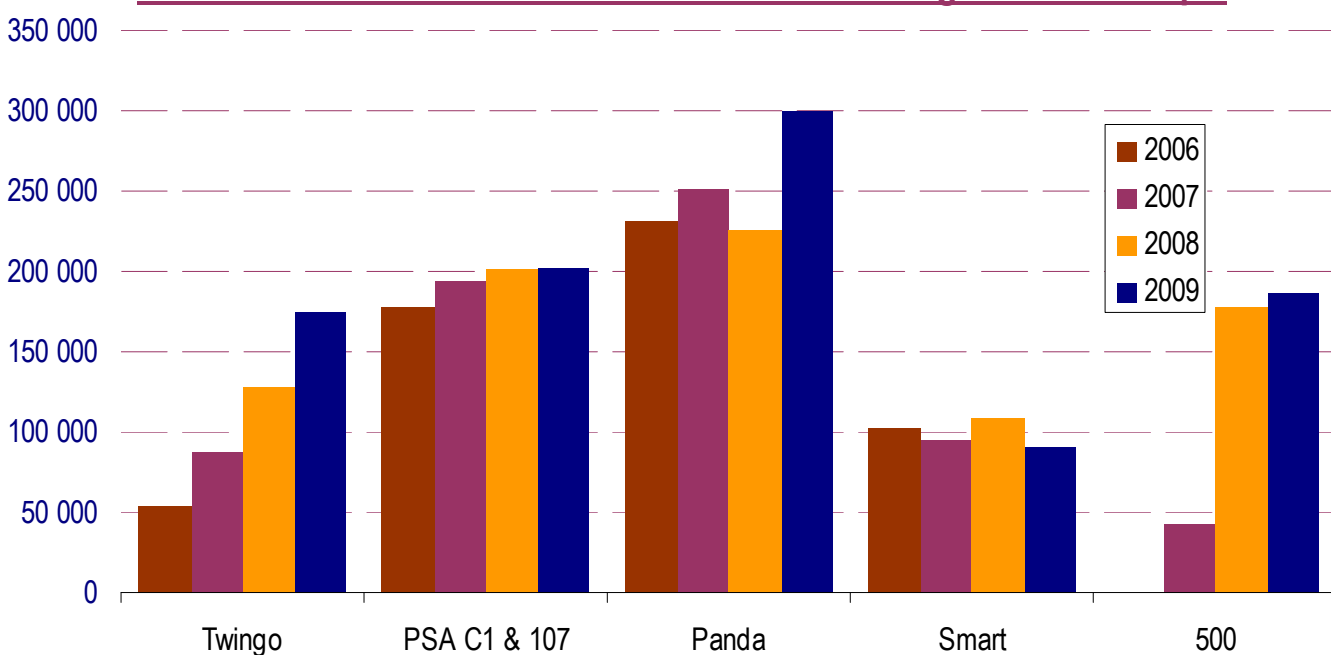
L'accord en détails :

C'est connu, Daimler n'a jamais gagné d'argent avec son véhicule Smart. Mais les petits véhicules sont nécessaires à sa gamme, sous peine de payer de fortes pénalités européennes pour rejets excessifs de CO².

Evolution des ventes des principaux modèles en Europe du segment A ou I1



Evolution des ventes de certains modèles du segment en Europe



Twingo / Smart commune

Petit Véhicule et futures gammes « électriques »

Même pour un spécialiste comme Renault, la rentabilité des projets véhicules de type Twingo est toujours difficile à obtenir. Il dépend évidemment des volumes de ventes, dans un secteur historiquement dominé par la Fiat Panda et aujourd'hui par le couple Fiat Panda / 500.



Le lancement des modèles produits en commun est prévu à partir de 2013.

L'usine Smart de Mambach fabriquera les versions deux places tandis que le site Renault de Novo Mesto, en Slovénie, assurera la production des versions 4 places.

Dès leur lancement sur le marché, ces modèles seront également disponibles en version électrique.



L'accord initial prévoyait déjà une Smart électrique. Il vient de voir son périmètre étendu : Renault développera des moteurs électriques pour les Smart et Twingo tandis que Daimler fournira les batteries.

Les promesses d'un accord gagnant-gagnant :

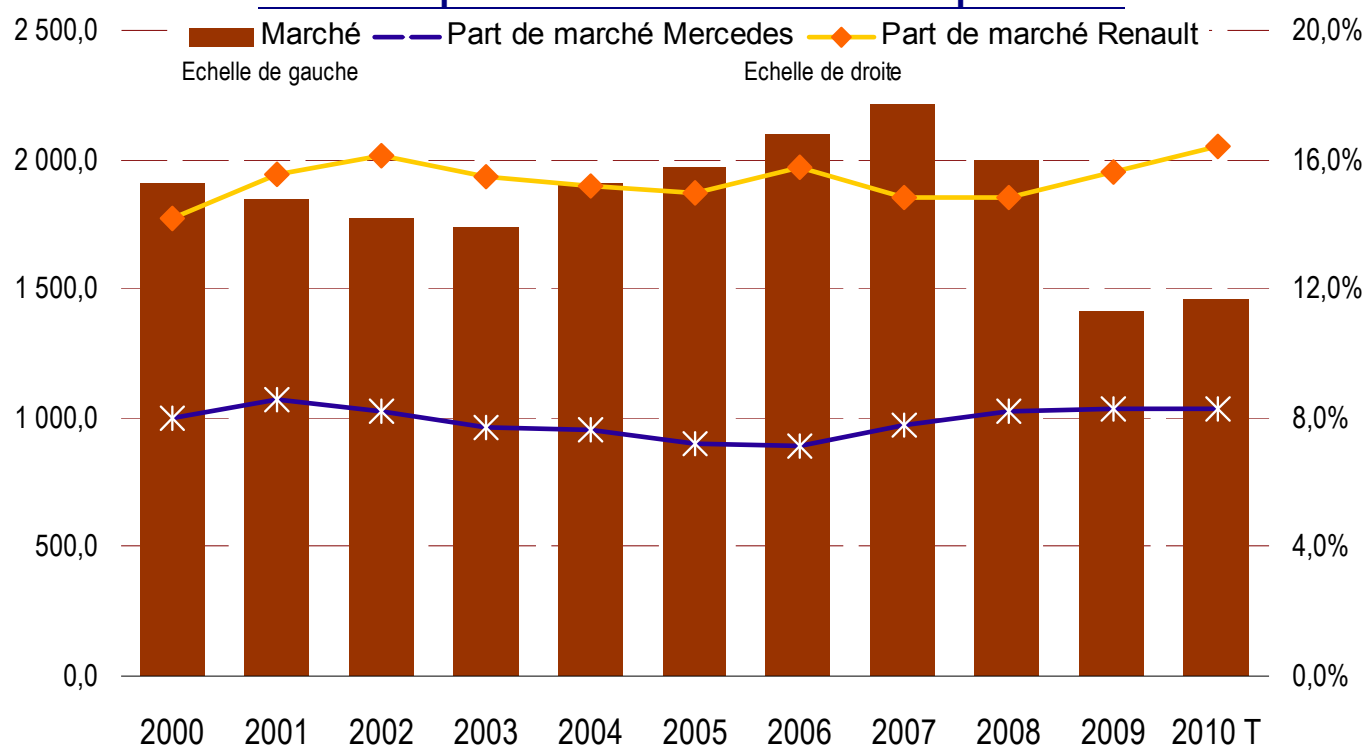
- **L'accord permet à Daimler de rentabiliser sa production de petits véhicules, jusqu'ici déficitaire, qu'elle ne peut abandonner**
- **Renault voit son savoir-faire reconnu sur un segment ultra-compétitif et sa stratégie « électrique » validée par un grand du secteur**
- **L'apport des volumes de Daimler conforte Renault pour le développement de son futur petit véhicule :**
 - **Avantages techniques : habitabilité, rayon de braquage, 5 portes, moteur arrière, design**
 - **Avantage économique : le ticket d'entrée industriel est cofinancé par Daimler**
- **En termes d'emplois R&D, en France c'est pour Renault le site de Guyancourt qui bénéficie de l'accord (600 emplois) et pour Daimler la sauvegarde de son site de Hambach. Et, en cas de succès commercial, rien n'interdit de penser que Flins pourrait participer à la production.**



L'accord en détails :

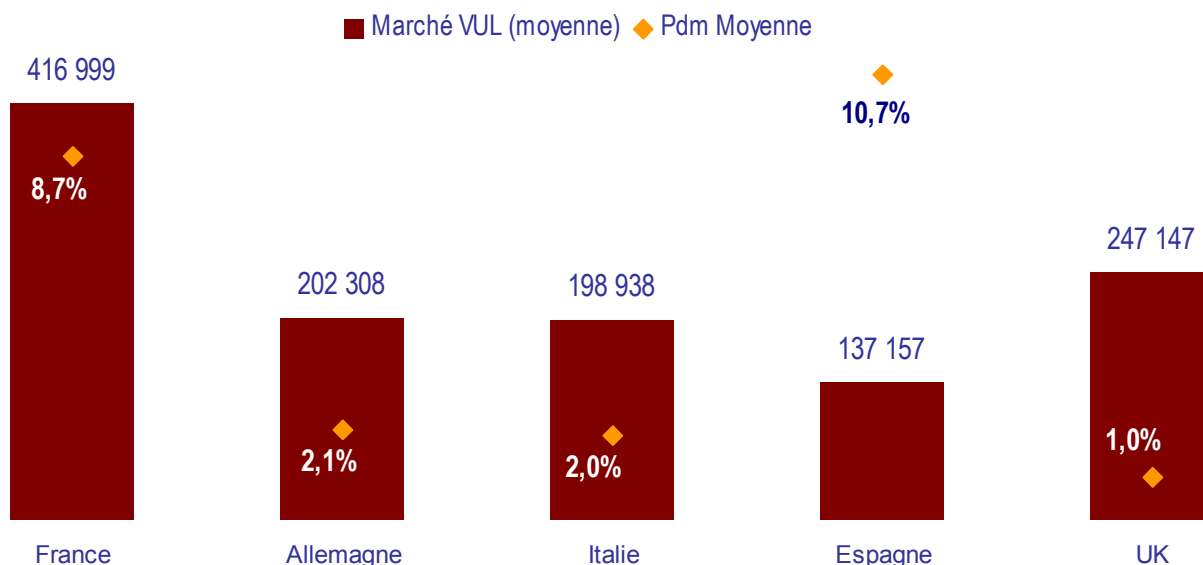
Dans le domaine de l'utilitaire, les gammes Renault-Nissan et Mercedes présentent une assez forte complémentarité. D'où le 3^e volet de l'accord portant sur une plate-forme commune pour un véhicule utilitaire léger.

Marché et parts de marché du VUL Europe des 30



Sur les grands créneaux de sa gamme, les véhicules de Mercedes sont dominés par ceux du groupe VW (Transport) et de Ford (Transit). Sur les petits véhicules, les groupes PSA et Renault sont les acteurs dominants avec Fiat (Ducato) et dorénavant VW (Caddy)

Marchés et parts de marché de Kangoo sur les grands pays européens



véhicule utilitaire léger

Des gammes complémentaires

RENAULT	Poids	Usines	2008	2009
Kangoo	0,5 à 0,8 t	Maubeuge	178 750	113 398
Trafic	1,0 à 1,2 t	Barc./Luton	156 591	106 506
Master	2,8 à 4,5 t	Batilly	99 066	58 179

MERCEDES	Poids	2008	2009
Viano	2,77 à 3,05 t	20 178	11 668
Vito	2,77 à 3,2 t	78 288	46 260
Sprinter	3 à 5 t	184 249	104 669
Vario	6 à 8,2 t	4 376	2 976

A partir de 2012, Mercedes-Benz Vans va élargir sa gamme de véhicules utilitaires par l'introduction d'un nouveau modèle d'entrée de gamme développé sur la base de la plate-forme Kangoo.

A l'horizon 2013-2014, Daimler s'engage sur 40 000 unités. Le groupe allemand est confiant dans les volumes après des tests effectués en août 2010. Une équipe Daimler est d'ores et déjà à l'œuvre à MCA (Maubeuge), où le véhicule Mercedes sera produit.

Les promesses d'un accord gagnant-gagnant :

- Pour les deux groupes, les coûts de développement partagés et une meilleure utilisation des capacités de production procureront une meilleure structure globale de coûts.
- Daimler disposera d'un complément de gamme rapidement opérationnel pour un coût de développement limité
- Le savoir-faire de Renault sur l'utilitaire léger est reconnu
- En termes d'emplois pour le site de Maubeuge : la sécurisation des emplois existants et la création de 200 à 250 emplois supplémentaires (estimation)

The logo for FO Métallurgie, featuring the letters 'FO' in a large, bold, red font, with the word 'Métallurgie' written in a black, cursive script below it.

En synthèse

Nous avons souvent dénoncé les effets désastreux pour l'emploi de la stratégie de réduction des coûts de Mr Ghosn aboutissant à produire en France moins de Renault que les français n'en achètent ! Nous continuerons à le faire car cela reste une tendance qui peut et doit être inversée. C'est d'ailleurs aussi en cela que l'accord de coopération stratégique avec Daimler nous paraît intéressant.

Notre savoir-faire reconnu au plus haut niveau

Moteurs thermiques, moteurs électriques, utilitaires légers, petits véhicules : en conception comme en fabrication, les professionnels de Renault sont à l'honneur puisqu'ils constituent désormais, avec leur partenaire Daimler, un leader mondial dans ces domaines.

La compétitivité sans les délocalisations

Il fallait cet accord pour prouver que les délocalisations sont la pire des solutions dans la course à la compétitivité. La preuve est faite qu'une meilleure exploitation des moyens existants est possible et qu'elle permet, comme le dit notre Président lui-même « d'offrir des structures de coût hautement compétitives ». Mieux vaut tard que jamais, Mr Ghosn !

Des emplois sécurisés, et d'autres créés

Sur les sites de fabrication de Cléon (moteurs), Maubeuge (utilitaires légers) et dans les secteurs de l'ingénierie véhicule et de l'ingénierie mécanique, ce sont environ **1 200 emplois** qui ont été ou seront créés à court terme en conséquence de cet accord. Et il a naturellement permis de sécuriser les existants.

Il est vrai que Groupe Daimler a pour le moment échoué dans toutes ses tentatives de rapprochement avec d'autres groupes automobiles (Chrysler, Mitsubishi, Hyundai, Fiat). Mais nous avons, nous, une expérience réussie d'alliance complexe.

FO croit fermement que ce type d'accord, permettant de sécuriser et développer l'emploi en exploitant mieux les moyens industriels existants, représente l'avenir du groupe qui doit renoncer à sa pratique de délocalisations abusives.
