



Avec vous
La force d'agir pour tous

Syndicat **FO** Renault Siège
3, rue Nationale
92100 Boulogne-Billancourt
téléphone : 01 58 17 81 33
télécopieur : 01 58 17 81 55
A.P.I. : NAT 003 3 13
fo.renaultsiege@worldonline.fr



12 . 02 . 2009

FO Renault Siège interroge : 3 milliards d'euros, pour quelle stratégie, pour quel avenir ?

Renault, l'arroseur arrosé !

I. Ce matin Renault s'explique sur ses résultats et ses choix d'avenir.

Au Square Com, l'Etat major de Renault organise ce matin une conférence de Presse, après celle de P.S.A. hier, pour tenter de s'expliquer sur ses résultats commerciaux et financiers. A cette occasion, il devra justifier à coup sûr devant son auditoire du bien-fondé de sa stratégie et de la bonne utilisation des 3 milliards qu'il vient d'obtenir de l'Etat pour redresser le Groupe RENAULT.

Carlos GHOSN ne manquera pas d'évoquer le manque de free cash flow qui met à genoux l'Entreprise. Gageons même qu'il relayera la "bien-pensance" actuelle. Celle qui fustige un peu rapidement les coupables tout désignés de la crise généralisée frappant désormais l'"économie réelle", à savoir les banquiers, les traders et autres spéculateurs, grands ordonnateurs de la défiance générale et de l'assèchement du crédit.

Pourtant, tous les grands patrons des Entreprises cotées en Bourse ont aussi des responsabilités écrasantes dans le développement de la crise économique. En dépit des avertissements de nombreux économistes et des nôtres, ils n'ont pas hésité à comprimer la demande et les salaires. Mais au lieu d'orienter les ressources ainsi dégagées vers l'investissement dans la recherche et les conditions de travail, ainsi que dans le développement de l'appareil productif en France, la nomenclatura patronale et financière a détourné cette manne et s'est livrée à un véritable pillage des entreprises. C'est ainsi qu'en France en 2007, les dividendes versés représentent 227 milliards d'Euros! La soi-disant politique de l'offre n'a conduit qu'à appauvrir les entreprises et même à les sur endetter ces dernières années. Arroser en dividendes somptuaires, les actionnaires majoritaires et autres fonds spéculatifs de plus en plus gourmands deviennent ainsi plus compréhensif vis-à-vis de ces "grands" Dirigeants qui s'octroient au passage rémunérations, bonus, stock-options et retraites sur complémentaires parfaitement indécentes.

II. Renault, victime ou co-responsable de la crise ?

Ceci n'a pas empêché le PDG de RENAULT de demander, il y a peu à ses Salariés, une "frugalité à la chinoise".

D'une façon ou d'une autre, cette frugalité a été obtenue par les réductions d'effectifs, la cession d'actifs tertiaires hors "cœur de métier" (mis en G.I.E. ou en infogérance), la vente de biens immobiliers, la liquidation des Prestataires et Intérimaires en masse, l'abandon de projets de véhicules, l'achat de 90% des organes de nos véhicules provenant de pays "low cost" et enfin par des délocalisations à hauteur de 54% de notre production totale.

La "schizophrénie" de nos Dirigeants leur fait oublier que dans un Monde globalisé, caractérisé par la précarisation, le chômage et le tassement des salaires, il est de plus en plus difficile de vendre des voitures à nos clients potentiels. Télescopée par cela, la stratégie de Renault s'est adaptée en proposant des voitures low-cost mais vendues quand même à crédit. Pourtant, en compensant artificiellement le faible pouvoir d'achat des populations, cette politique du tout à crédit a plutôt contribué à accentuer le surendettement, à l'origine de la crise actuelle. Insensibles au "réenchâtement du Monde", inspiré alors naïvement (ou cyniquement) par Mme Parisot, Présidente du Medef, les clients se détournent désormais de l'Automobile en attendant des jours meilleurs.

Mêmes les Salariés de Renault, depuis longtemps "mis à contribution", réfléchissent à deux fois maintenant pour remplacer leur voiture devant les incertitudes sur leur salaire et leur emploi.

Cette conférence de Presse devra tenter de rassurer sur la pertinence de l'utilisation du prêt gouvernemental (développement de l'investissement et de la R & D notamment pour les véhicules propres tout électrique, soutien au crédit accordé à nos clients grâce à la dotation financière importante versée à Renault Crédit International (R.C.I. Banque), paiement des salaires du Personnel, etc.).

Pourtant peu d'économistes sont convaincus que la sortie de crise est proche, car des montagnes de produits financiers toxiques subsistent dans le monde, mais cette fois au niveau des entreprises (Les C.D.S. représentent 60 000 milliards de \$, soit presque un an de P.I.B. mondial !). Certains pensent même qu'il ne faudra pas moins de 10 ans pour sortir de cette crise majeure. Nous ne sommes peut être qu'au début de plans de relance à répétition, mais la dette pour les générations futures va être lourde... Auront-elles encore les moyens de s'offrir des voitures ?

III. Le Personnel rassuré (?), mais à quel prix !

Ce matin, la Direction présentera aussi les résultats financiers aux Organisations syndicales de RENAULT. Ce devrait être pour celle-ci l'occasion de dévoiler les implications pour l'Entreprise et surtout pour le Personnel de ce prêt de 3 milliards consenti par l'Etat. Celui-ci exigeant le développement d'énergies propres pour l'automobile de demain, de ne pas fermer d'usine et de ne pas licencier économiquement en France pour 2009 (Et après ?).

FO Renault Siège craint que ces mesures, sensées redonner le moral à nos Collègues et leur permettre de développer sereinement de nouveaux produits, ne soient contrariées par des négociations salariales et d'Intéressement de Groupe très démotivantes. En effet, la Direction affectionne de faire payer ses gabegies au Personnel, qui sert ("solidairement") de variable d'ajustement. **La D.C.R.H. envisage même la mise en chômage technique partiel compensé de type 4/5 de temps de travail effectif pour le Personnel d'Ingénierie et du Tertiaire. Ceux qui rêvaient de solidarité vont être comblés ...**

De plus, si le Personnel sur le territoire français semble pouvoir respirer en termes de licenciement collectifs (hors pressions individuelles à la démission, licenciements individuels arbitraires, etc.), il n'en va pas de même à l'échelle mondiale où des coupes drastiques d'effectifs sont toujours possibles dans le reste du Groupe.

IV. Y a-t-il un avenir pour le véhicule propre tout électrique de Renault ?

Il y a deux ans, lors de l'Assemblée Générale des Actionnaires au C.I.P., C. GHOSN annonçait un avenir radieux pour Renault par le développement de motorisations à carburant Ethanol. Malheureusement, la crise mexicaine sur le cours du maïs affamant ces peuples, ainsi que les orientations agricoles européennes à coups de subventions pour favoriser les biocarburants furent désastreuses et l'Ethanol fit donc long feu.

Peu après, la rencontre à **Davos** entre le PDG de Renault et S. AGASSI, jeune N°2 démissionnaire de SAP, s'est traduit par le rêve et l'élaboration de "Better place". Ce projet fut proposé au Président Israélien S. PEREZ pour un déploiement en Israël. Ainsi, la Sté "Better place" demande à Renault de fournir une voiture adaptée et étudiée pour y loger une motorisation électrique, des batteries lithium-ion interchangeables par un moyen robotisé et un GPS spécifique élaboré pour le contrôle et la recherche de moyens de rechargement des batteries.

Le client achètera sa voiture. Les batteries lui seront louées car trop chères (plus de 5 000 euros) et il devra acheter un forfait comme pour un téléphone mobile, afin de s'approvisionner en électricité ou changer ses batteries.

Le client pourra recharger ses batteries chez lui en plusieurs heures ou en une trentaine de minute sur une borne de rechargement haut débit. Ce projet semble intéresser le Danemark, le Portugal, un état américain, quelques grandes villes d'Australie et de France sous réserve des tests en Israël.

L'infrastructure à développer et les partenariats avec les fournisseurs d'électricité, supermarchés, loueurs de parkings, pétroliers gestionnaires de stations services et autres lieux nécessitant des bornes ou robots de remplacement ou rechargement de batteries seront un point sensible du projet en termes économiques, même si l'Etat aide financièrement l'achat du véhicule. Le rôle commercial de Renault consistera à vendre et réparer le véhicule, à fournir un forfait de rechargement électrique et d'être l'intermédiaire à la location des batteries. Renault table sur plusieurs types de véhicules d'ici 2012 en France pour un volume d'environ 100 000 automobiles.

V. FO exhorte la Direction à déployer une stratégie conquérante pour l'emploi.

FO Renault Siège pense que toutes les pistes d'énergies propres avec des bilans énergétiques et environnementaux exploitables dans les 20 prochaines années devraient faire l'objet d'études par Renault.

Beaucoup d'experts estiment que biens des problèmes, techniques, sécuritaires, politiques et économiques, sans parler de production d'électricité et de recyclage des batteries, sont loin d'être réglés. De plus, le concept choisi par RENAULT est probablement le plus complexe avec nombre de partenaires différents aux intérêts par forcément convergents à terme. Ainsi, la maîtrise des projets risque d'être problématique, surtout en période de crise et de restriction financière. L'ampleur des difficultés annoncées vaut-elle pour une production de véhicules de niches et de flottes captives sans ambition de production de masse ?

Sans abandonner pour autant les autres technologies "vertes", des Constructeurs concurrents, tels que G.M., explorent d'autres voies prometteuses comme l'hybride "Voltec" sur sa Chevrelet "Volt". Elles semblent très performantes pour une production à très court terme et sont plébiscitées par des experts gouvernementaux comme Jean SYROTA, mandaté par le Ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche.

Avec ces 3 milliards d'euros, RENAULT ne peut-il pas travailler en parallèle sur ces projets qui nous mettront à mal dans un avenir proche, si nous les abandonnons à la concurrence ?

Pourquoi se crisper sur le tout électrique exclusif ? Renault ne peut se permettre de se tromper dans ses stratégies et doit garantir ainsi l'avenir de l'emploi de toute cette filière automobile.

FO exige de Renault des ambitions prospectives pour assurer sa pérennité avec des emplois stables et rémunérateurs pour ses Salariés.