



UGICT

04/11/13

Stratégie cœur/non-cœur : conséquence directe de l'accord « compétitivité »

L'accord de compétitivité avait annoncé des mesures sévères sur l'ensemble de Renault avec pour objectif de la Direction Renault de faire plus de bénéfices et d'augmenter encore et encore la rentabilité. Cela se traduit avec d'un côté encore plus d'efforts et de sacrifices demandé aux salariés et de l'autre un montant versé aux actionnaires directement identique au montant des efforts qui nous sont demandés. On n'oublie pas la provocation de la direction qui a versé autant de dividendes que ce qu'on nous a demandé comme efforts avec tous les reculs sociaux que cela va engendrer.

Totalité des efforts demandés aux salariés

551 Millions d' €

- Plafonnement des compteurs temps : 50 Millions d'€
- Politique salariale 2013 (gel des salaires) : 36 millions d'€
- Temps de travail annuel : 65 millions d'€
- Dimensionnement des effectifs : 400 millions d'€

Versement des dividendes

508 Millions d' €

Si on avait encore quelques doutes sur les choix et la priorité de la direction Générale et de M Carlos Ghosn ?!!!

M. BILLIG, fossoyeur de l'ingénierie ?

Après les usines, l'ingénierie

Depuis des années, la direction s'était attaquée aux usines et elle a continué à travers l'accord de compétitivité. Mais cet accord de compétitivité décline aussi des changements radicaux dans la stratégie de la direction Renault concernant l'ingénierie.

M Carlos Ghosn a embauché et nommé M BILLIG à la tête de l'ingénierie Renault avec pour mission de la rendre « plus efficace » et « plus rentable ».

Cette déclinaison s'est faite par M BILLIG par les mesures suivantes :

- Baisse drastique des effectifs : - 2000 suppressions de postes avec la mise en place des D.A
- La mise en place d'une nouvelle réorganisation
- « Le Regroupement géographique des ingénieries et transfert des équipes et activités associées », pour dire poliment que M.BILLIG décide de fermer Rueil.

Et maintenant, cela va être la stratégie cœur / NON cœur...

Cœur et NON Cœur : accélération ou rupture ?

La stratégie Cœur et NON Cœur, on en entend parler depuis des années. Jusqu'à présent, Renault a utilisé la stratégie « cœur de métier », pour ne pas embaucher de salariés sous contrat Renault, et mettre des salariés prestataires en lieu et place. Ça s'appelle du « délit de marchandage » !

Sauf que cette fois, M BILLIG semble vouloir donner une toute autre dimension à cette stratégie et qu'on peut parier qu'elle va avoir des conséquences

particulièrement néfastes pour l'avenir de l'ingénierie et pour les salariés qui restent.

Les chiffres annoncés par M BILLIG annoncent clairement une nouvelle augmentation de la prestation et de la sous-traitance. On était déjà à des niveaux élevés...

M BILLIG choisi d'aller encore plus loin ! Jusqu'où ? C'est bien la question qu'on peut se poser...

Est-ce que ce sera encore une fois une accélération dans l'augmentation de la sous-traitance ou M. BILLIG a-t-il l'intention d'aller beaucoup plus loin et de créer une véritable rupture dans l'organisation et le fonctionnement de l'ingénierie Renault ?

En effet, c'est véritablement ce sur quoi on peut s'interroger lorsqu'il parle de la création d'une *filiale d'ingénierie automobile* en France sur laquelle il compte s'appuyer comme cela se fait en Allemagne.

Ces orientations auraient des conséquences très importantes et causeraient un véritable bouleversement dans l'ingénierie Renault.

On passerait d'une ingénierie où l'on « faisait » au stade du « on fera faire ». Ce serait l'externalisation totale d'activités que l'on développait avant en interne avec un simple pilotage et un suivi de ce que feront les fournisseurs. Une ingénierie « tour de contrôle ».

On assisterait alors à véritable rupture dans nos modes d'organisation et de fonctionnement. L'ingénierie Renault n'aurait plus rien à voir avec l'ingénierie actuelle que l'on connaît depuis des années.

Ingénierie Lardy



UGICT

ingénierie Lardy

Cette stratégie ne ferait que confirmer la poursuite de la perte des métiers et des connaissances au sein de l'entreprise.

C'est l'avenir même, d'une ingénierie Renault capable d'inventer, développer et mettre au point les véhicules de demain qui serait posée.

Au nom d'une meilleure efficacité (supposée par M BILLIG), au nom de la rentabilité (pour donner encore plus de dividendes aux actionnaires ?) M BILLIG prend le risque de détruire cet outil qu'est l'ingénierie Renault.

Une ingénierie qui n'est certes pas forcément parfaite mais qui a permis depuis des années et des années de développer des véhicules performants, innovants, en phase avec les attentes des clients. Cette ingénierie, c'est nous salariés qui la faisons vivre. Les métiers, les savoirs c'est entre nos mains qu'ils sont.

Nous ne pouvons pas accepter cette vision de M. BILLIG d'un démantèlement total de l'ingénierie au seul objectif de profits et de rentabilité supplémentaire.

Quand la direction décide de sous-traiter l'activité d'un secteur (en le déclarant « non cœur de métier »), les conséquences sont directes sur les salariés Renault. Mis en mutation forcée, ce serait en plus à nous de trouver une place tout seul, selon la nouvelle politique de mobilité. Combien de salariés vont être confrontés à ce vaste jeu de chaises musicales avec la stratégie cœur/non-cœur ? Combien vivent déjà très douloureusement les rumeurs annonçant que tel secteur sera non-cœur ?

Tout cela est vécu comme une véritable pression par bon nombre de salariés. Nous ne pouvons accepter ces pratiques de gestion par la peur. Nous ne devons pas faire les frais des choix arbitraires de la direction.

Comment obtenir une meilleure rentabilité selon M BILLIG ?

L'augmentation de la sous-traitance peut paraître très contradictoire avec l'augmentation de la rentabilité. En effet, les entreprises de prestation ne font pas dans le mécénat ! Elles aussi, veulent vivre et faire des bénéfices ! Leurs patrons, ce ne sont pas des philanthropes ! Il faut qu'elles s'y retrouvent et qu'elles fassent leurs marges.

Alors quel sens cela a-t-il pour Renault de mettre en place de la prestation ou d'externaliser. Et comment cela va-t-il être plus rentable pour Renault ?

Ce que veut mettre en place la direction à terme, avec les prestataires de l'automobile, c'est le même fonctionnement que ce qu'elle fait aujourd'hui avec les sous-traitants des fonctions annexes comme le nettoyage, la sûreté- sécurité, le transport et la logistique, le patrimoine, la maintenance...

La direction lance des appels d'offre en baissant chaque année les montants. C'est au moins cher que se jouent ces contrats. Quelles conséquences cela a-t-il ?

- Des salariés qui changent d'entreprise très souvent avec quasiment à chaque fois des pertes de leurs maigres avantages.

- Des salariés qui ne sont pas forcément repris par la nouvelle entreprise et qui sont soit « virés » par leur ancienne boîte, soit obligé d'aller travailler ailleurs, souvent bien plus loin...

- Des salariés qui ne peuvent pas se projeter dans l'avenir car sous la menace quasi permanente de Renault de ne pas renouveler le contrat avec leur entreprise (les contrats sont renouvelés tous les ans, mais aussi dans certains cas, cela peut être tous les 3 mois)

On a assisté à cela sur le site de Lardy lorsque la direction a décidé de passer le nettoyage de TFN à PEI, de confier le patrimoine à Vestalia, et on est en plein dedans avec les salariés d'ISS qui vont passer sous contrat Véolia.

Pour certains secteurs, comme la maintenance ou les bancs d'essais, c'est déjà le cas. Dans ces secteurs, des salariés qui ont « changé de blouse de travail » sans changer pour autant de travail, au gré des changements de contrat de Renault, il y en a de très nombreux ! Et là aussi, ces changements n'ont pas été profitables aux salariés.

Il est très loin le temps où les salariés des entreprises de prestation préféraient rester dans leurs entreprises plutôt que de venir chez Renault, car ils y étaient mieux payés !

Aujourd'hui, dans ces entreprises les salaires y sont faibles, le turn-over très important, l'évolution de carrière est quasiment inexistante. Les syndicats sont très peu présents et il est très difficile pour les salariés d'y défendre leurs droits.

Au bout de la chaîne, les salariés qui trinquent...

La stratégie de Renault de sous-traiter, toujours au moindre coût a donc au final, un impact direct sur ceux qui sont tout au bout de la chaîne : les salariés de ces entreprises sur qui tout cela se répercute.

Un autre avantage que voit de la direction à sous-traiter est de pouvoir passer les pics et les baisses d'activité. En faisant appel à des entreprises de prestation, elle va « déléguer » à ces entreprises la gestion de ces fluctuations d'activité et surtout toutes les conditions sociales qui en découlent. On l'a vu, au début de la crise, Renault a stoppé net et mis dehors des milliers de prestataires.

Cela a été un choc que de voir partir du jour au lendemain autant de personnes. Pour autant, au bout de quelques temps nous n'en avons plus trop entendu parler. Ce sont les entreprises de prestations qui ont dû « gérer » et cela n'a pas été triste.



UGICT

ingénierie lardy

Pour certaines cela a été le dépôt de bilan avec licenciements à la clef, d'autres ont imposé des jours de congés au lieu des périodes d'inter contrat, mais il y a eu aussi de très nombreux licenciements totalement illégaux, sans parler des salariés poussés vers la porte avec de très fortes pressions...

Des dégâts considérables pour les salariés de ces entreprises de prestations, mais du « tout bénéf » pour la direction Renault !

Dernier objectif de M. BILLIG, pour gagner plus d'argent : se faire financer par l'argent public. Lorsque M. BILLIG parle de s'appuyer sur des laboratoires ou des facultés, c'est clairement un moyen de récupérer du travail directement financé par de l'argent public. C'est en effet le cas de ces structures comme les laboratoires et les facultés. Un autre moyen donc pour Renault de rentabiliser son ingénierie en externalisant ses activités.

M. Carlos Ghosn a chargé M. BILLIG de mettre au pas l'ingénierie Renault sur ces bases. C'est une stratégie très « politique » qui découle d'une vision patronale de l'évolution du salariat.

- Les salariés coûtent TOUJOURS trop cher, il faut à tout prix réduire les salaires. Pas les leurs, ceux de nos grands dirigeants, bien entendu... mais les nôtres oui. Et comme les blocages de salaires chez Renault ne sont pas encore suffisants, c'est sur les entreprises de prestations que Renault va s'appuyer pour faire baisser le « coût du travail »

- Pour cela, toujours plus de précarité est un bon moyen pour mettre la pression sur les salariés pour les contraindre à travailler plus et à gagner moins.

- mais aussi l'éclatement des grands groupes au profit de plus petites entreprises permet d'aller encore plus loin avec moins de réactions des salariés : moins de droits pour les salariés, faible poids des organisations syndicales pour s'organiser et se défendre.

C'est donc l'avenir de nos emplois, de nos conditions de travail et de nos salaires qui est en jeu aussi bien chez Renault que pour l'ensemble des prestataires et sous-traitants.

La CGT continuera à se battre, contre l'ensemble des applications locales de l'accord de compétitivité, avec tous les salariés en désaccord avec les politiques et les choix de l'entreprise

Cœur / Non cœur interroge et inquiète les salariés ?

Nous voulons garder nos métiers et nos activités

Nous voulons savoir de quoi sera fait notre avenir

Nous ne voulons pas de mutations forcées

Nous refusons la précarité et la dégradation des salaires qu'entraîne la sous-traitance

Autant de questions qu'on peut se poser...

Organisons-nous collectivement

Face à ces stratégies de nos patrons, c'est tous ensemble, Renault et prestataires que nous devons nous organiser pour faire face à ces attaques. C'est parce que nous pourrions nous organiser collectivement que nous serons plus forts face à nos directions et à leurs stratégies...

Baisse drastique des effectifs, augmentation de la charge de travail, de la sous-traitance, de la prestation, externalisation et délocalisation, c'est ce que nous avons dénoncé dans l'accord de compétitivité. Nous nous sommes battus plus de 6 mois contre de telles orientations, de très nombreux salariés ont participé à des actions ou ont exprimés massivement leur désaccord avec cet accord de compétitivité.

Nous souhaitons poursuivre avec le plus grand nombre pour continuer à dire que ces orientations sont dangereuses pour les salariés comme pour l'entreprise.

Nous ne pouvons pas accepter cette réorganisation de l'ingénierie ainsi que la stratégie Cœur / NON Cœur qui ne sont que le prolongement et la déclinaison de cet accord compétitivité.

D'autant plus que du travail et des projets... il y en a !

En particulier avec les nouvelles normes qui arrivent, les hybrides aussi vont être sources de nouveaux projets... Alors, ce qu'il faut, c'est que RENAULT arrête son pilotage « pour l'argent » et « par l'argent »

Ce sont ces stratégies uniquement centrées sur l'argent qui font des dégâts et créent la perte des métiers et des connaissances, qui « dégoutent » et démotivent les salariés au point qu'ils sont nombreux à décider d'aller voir ailleurs.

L'ingénierie Renault doit pouvoir poursuivre ses activités et pour cela il faut lui donner les moyens... pas les enlever !

Aujourd'hui le plus urgent, c'est de remplacer les salariés qui sont partis et pas avec de la sous-traitance. Ce qu'il faut, c'est rouvrir les embauches et intégrer tous les prestataires qui le souhaitent.

Il est temps de réagir, il ne faut pas attendre que la direction ait placé tous ses pions

Discutons-en, tous ensemble

Venez échanger autour de vos questions et de ce qui vous préoccupe.

Les élus CGT seront présents pour vous rencontrer

| | | |
|---|--|---|
| Vendredi 8 Novembre 9H00 Hall du L26 Devant les machines à café | Vendredi 8 Novembre 10H30 Hall du L16 Au niveau des bancs à rouleaux | Mercredi 13 novembre 9H00 au « rateau » L4 L9 L15 niveau des machines à café L9 face au L23 |
| Mercredi 13 novembre 10H30 au L38 – L45 Hall d'entrée au niveau des machines à café | Mercredi 13 novembre 14H00 au Pole NVH L55 Hall d'entrée au niveau du rez-de- chaussée | Jeudi 14 novembre 9H00 au PIM bat L68 1° étage au niveau des machines à café |

Nous ne pouvons organiser des RDV dans tous les bâtiments de Lardy. Nous avons proposé 6 points de rencontre répartis sur tous le site. Nous invitons les salariés à participer au RDV de leur choix

Pour participer à ces RDV, utilisez vos 20 mn de pause

Rappel : la pause c'est un droit que l'on a acquis. Pendant la pause, on peut faire ce que l'on veut et on n'a aucun compte à rendre à notre hiérarchie.

Soutenez l'action de la CGT Lardy, syndiquez-vous...

Que vous soyez Renault ou Prestataires, c'est tous ensemble et nombreux que nous pourrons nous organiser pour faire face à nos directions.

- Une cotisation d'adhésion, c'est des moyens financiers supplémentaires pour mener les luttes.
- Etre plus nombreux, c'est un soutien à tous les élus du syndicat et à l'activité que l'on mène

Aujourd'hui, plus que jamais, nous avons besoin de toutes nos forces pour construire avec vous un syndicat ouvert, dynamique et combatif. Tout cela est plus facile lorsque le nombre de syndiqués progresse !

C'est pourquoi, les élus de la CGT Lardy vous invitent à venir les rejoindre pour renforcer l'équipe des syndiqués CGT Lardy et soutenir l'action de la CGT.

Bulletin de contact et de syndicalisation

Il faut que la capacité d'intervention et d'action de la Cgt se renforce. Lui faire confiance est devenu insuffisant. L'ordre du jour n'est-il pas votre participation à la vie de la CGT ?

NOM : Prénom :

Je souhaite :

- Prendre contact et rencontrer un élu de la CGT
- Recevoir des informations par mail (.....@.....)
- Me syndiquer**

Bulletin à renvoyer à La CGT Renault Lardy, par FAX : 90405 ou à remettre à un élu CGT.



UGICT

ingénierie lardy