

Par YANN PHILIPPIN

C'est ce qui s'appelle mettre le couteau sous la gorge. A l'issue de la seconde séance de négociation sur la «compétitivité», Renault a proposé, hier, le marché suivant à ses syndicats : s'ils signent un accord pour réduire les coûts de production, le constructeur «pourrait s'engager à ne pas fermer d'usine en France». Ce qui veut dire que Renault menace d'en fermer une, si jamais les syndicats refusent d'avaliser les sacrifices sociaux (temps de travail, salaires, flexibilité) réclamés par la direction. «C'est du chantage à l'emploi. Il est hors de question de négocier sur cette base», a protesté hier Fabien Gâche, délégué central CGT. L'offensive de Renault est parfaitement huilée. Fin septembre, au salon de l'auto, le PDG, Carlos Ghosn, lâchait, dramatique, que Renault pourrait disparaître «sous sa forme actuelle» à cause de la crise de l'automobile en Europe. Son numéro 2, Carlos Tavares, annonçait qu'il avait un «problème de compétitivité» en France, et qu'il allait y remédier en ouvrant une négociation avec les syndicats. L'objectif : amener les usines tricolores au même niveau que les meilleurs sites ouest-européens, celui de Palencia (Espagne) et celui de l'allié Nissan à Sunderland (Royaume-Uni). Sinon, Renault n'attribuera pas de nouveaux volumes de production à la France. Le constructeur espère un accord fin janvier. «La situation est mauvaise», justifie un porte-parole, qui ajoute que «d'autres [comme PSA ou Ford, ndr] ont déjà annoncé des fermetures».

**LABORATOIRE.** La marque au losange suit l'exemple de PSA. L'autre constructeur tricolore a signé en juillet un accord similaire dans l'usine Selvelnord (Nord) : trois syndicats ont accepté un gel des salaires et davantage de flexibilité en échange de la fabrication d'un nouveau véhicule, que PSA menaçait de délocaliser en Espagne. Mais le projet de Renault est d'une ampleur inédite : c'est la première fois qu'un industriel engage une telle négociation pour l'ensemble de ses activités en France, des usines aux centres de recherche. Bref, le laboratoire social d'une filière sinistrée. «Si Renault y arrive, il sera sans doute suivi par beaucoup d'autres entreprises automobiles, sous-traitants compris», redoute Dominique Chauvin, délégué central CGC. La CGC et la CFDT sont prêts à discuter compétitivité. Mais ces syndicats modérés dénoncent eux

## ANALYSE

aussi la méthode de Renault. La direction leur a donné un document comparant tous les sites européens, et montrant que les salariés Français sont à la fois ceux qui travaillent le moins (1500 heures par an, contre 1600 en Espagne) et qui coûtent le plus cher (45000 euros par an, 25% de plus qu'en Espagne). Mais la comparaison est en partie biaisée. Car la sous-utilisation (bien réelle) des usines françaises ne s'explique pas seulement par la crise, mais aussi par le fait que Renault a, bien plus que PSA, délocalisé sa production à l'étranger. Les syndicats réclament donc unanimement des «volumes», sans lesquels il est impossible de rentabiliser une usine automobile.

Ils sont d'autant plus inquiets que Renault vient de mener le même chantage à l'emploi en Espagne. Dans ce pays, pourtant le plus compétitif d'Europe occidentale, le

**«Si Renault y arrive, il sera sans doute suivi par beaucoup d'autres entreprises automobiles.»**

**Dominique Chauvin** délégué central CGC

point de comparaison était... la Roumanie, où sont assemblés les modèles low-cost (Logan, etc.). Vu l'ampleur de la crise dans la Péninsule, les syndicats se sont dit prêts à signer. En échange de «volumes» et de la titularisation de 800 intérimaires, les salariés devraient consentir des sacrifices sévères : trois

jours de travail de plus par an, production sept jours sur sept, baisse des primes de nuit. Et surtout la mise en place d'un nouveau type de CDD, dont les salaires seront inférieurs de 28% à ceux des ouvriers déjà en poste.

En France, la direction n'a pas encore abattu son jeu. Elle n'a présenté, hier, qu'un projet visant à diminuer les emplois d'encadrement et à contraindre les salariés à changer d'usine en fonction des besoins. Les mesures les plus dures devraient être dévoilées le 29 novembre. «On est conscients que Renault va utiliser l'accord espagnol comme une référence», soupire Fred Dijoux, de la CFDT. «Toute la

question, c'est de savoir jusqu'où Renault est prêt à mettre la pression», souligne un syndicaliste. La CGC estime que la menace sur l'emploi est réelle. Tandis que la CGT assure que Renault ne peut pas délocaliser davantage, les usines espagnoles et britanniques étant saturées.

**PACTE.** L'Etat, premier actionnaire (à 15%) du groupe, laissera-t-il faire ? Le gouvernement est d'une totale discrétion. Alors que Renault va largement bénéficier de l'allègement du coût du travail à 20 milliards du pacte de compétitivité. Et que la démarche du constructeur vient parasiter la négociation entre patronat et syndicats, lancée par l'exécutif dans la foulée de la grande conférence sociale. ▶

**Les usines françaises de Renault sont sous-utilisées :** elles tournent à moins de 70% de leur capacité, alors qu'il faut atteindre 75% pour être rentable. L'usine de Douai (Nord) a ainsi assemblé 175 000 voitures l'an dernier, alors qu'elle peut en produire 400 000.

**-21%**

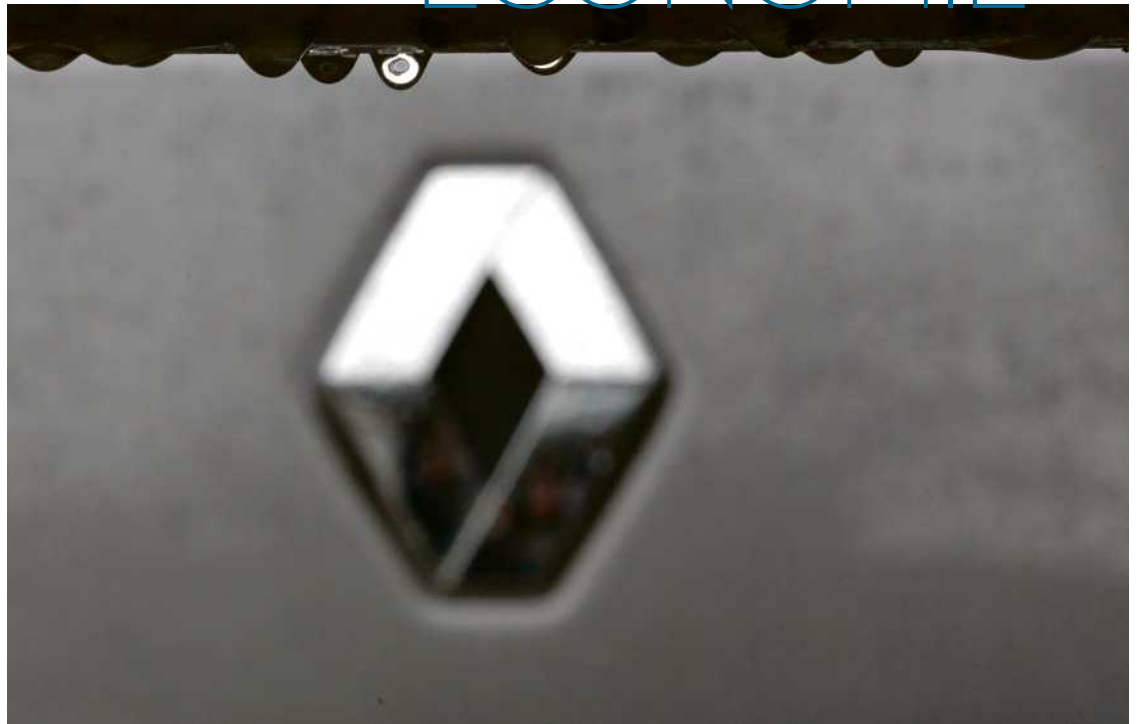
**C'est la baisse des ventes de Renault en Europe depuis janvier.** La production en France, elle, a chuté de 50% depuis 2004, contre 31% pour PSA.

**786**

**C'est, en millions d'euros, le profit net de Renault au 1<sup>er</sup> semestre.** Mais la division automobile a perdu 200 millions de cash.

**«Un constructeur ne peut pas continuer à maintenir un outil de production pour lequel il n'y a pas de demande.»**

**Carlos Ghosn** PDG de Renault, sur BFM TV, le 27 septembre



Renault se sert d'une comparaison des performances de ses sites européens pour faire pression sur ses salariés français. PHOTO C. HARTMANN, REUTERS

# La fermeture de sites français, chantage social de Renault

Le constructeur veut faire signer aux syndicats un accord de compétitivité en échange du maintien de ses usines en France, sur le modèle espagnol.