

Période de turbulence ? Drames à venir ? **Pour que demain ne meure jamais ...**

M. Bolloré a donc été remercié sans ménagement le 11 octobre 2019. Les raisons en resteront cachées, ni M. Senard, ni Mme Delbos n'en détaillent les motifs.

Le *parler vrai cher à nos dirigeants* rencontre ses limites quand il s'agit d'eux-mêmes.

Au moins, le processus standard de gestion des effectifs est-il respecté : départ non remplacé, répartition de la charge sur le reste de l'équipe, mise en place d'une situation intérimaire.

Si la situation de l'Entreprise que nous découvrons de jour en jour, malgré les propos rassurants successifs de M. Bolloré le 10 octobre, de M. Senard le 11, puis plus nuancés de Mme Delbos le 15 octobre, tous contredits le 17 par la publication d'un *profit warning* : Chiffre d'Affaire (CA) 2019 inférieur aux prévisions, espérance de marge de 7% ramenée à 5% sur l'année (ce qui reste une marge considérable pour l'industrie lourde qu'est l'automobile sur son marché concurrentiel), et plus grave, perte de visibilité du plan moyen terme qui devait nous conduire vers un CA de 70 Mds Euros.

Alors le motif du départ révélerait un drame ! Ainsi donc le résultat du *Free Cash Flow* soudain négatif, plus que de témoigner de la préparation de l'avenir, serait en fait le signe d'une situation préoccupante.

Sur le plan industriel

Les usines françaises sont en sous-charge chronique organisée depuis le plan Renault 2009, (particulièrement Flins et Douai, sans oublier Le Mans et Cléon), avec un manque de visibilité avoué par M. de Los Mozos, et la nécessité de leur trouver de l'activité. Découvre-t-il soudain l'arrêt de Clio en France pour être exclusivement industrialisée en Turquie et Slovénie ? Et combien de temps Nissan consentira à produire la Micra à Flins, quand notre partenaire annonce une perte d'activité et 12 500 suppressions de postes à travers le monde ?

L'adage « il faut fabriquer là où on vend » est depuis longtemps démenti par les choix opérés : Ce qui est vrai pour les pays émergents, est faux pour l'Europe

occidentale et encore plus pour la France : le véhicule le plus vendu (Clio) n'est pas fabriqué en France, et le véhicule le plus vendu aux particuliers (Sandero) ne l'est pas non plus !

Sur le plan gamme

Notre nouvelle Direction collégiale semble également découvrir que le plan gamme accuserait un creux, mettant en péril son renouvellement, particulièrement dans les segments C et D : les objectifs de MOP inatteignables vont-ils finir par tuer les projets ?

Sur le plan des technologies

Les normes CAFE arrivent à grand pas. L'objectif CO₂ issu de la COP21 ne tiendrait qu'à l'électrification, et à l'hybridation. Rien n'indique que nous soyons prêts.

Pendant ce temps le Gouvernement s'inquiète (*Le Parisien, 8 octobre 2019*)

La production automobile française continue de dégringoler. Des pans entiers de production de véhicules et d'organes risquent de disparaître. Quand M. Senard expose qu'en quelques années le marché du pneumatique a été capté à hauteur de 30% par les produits chinois, et que tout laisse à penser qu'il en sera de même pour l'automobile française d'ici 5 ans, il serait temps.

Les transferts de technologie vers nos *joint-ventures* chinoises bercés de bonnes intentions et sanctionnés de ventes qui restent anémiques auraient tôt fait d'envahir nos marchés et de vider encore un peu plus ce qui reste de nos usines.

Notre management s'agit

Il faut faire bonne figure. Faute de visibilité sur l'activité, la croissance, la stratégie de conquête, il faut désormais être *agile*. De quoi s'agit-il ? Se montrer *agile* de l'intérieur, faute de prise sur la situation générale ? Alors ce serait une diversion. Renforcer la capacité d'action des équipes, leur faire endosser la responsabilité de décisions rendues impossibles par la dislocation organisée de l'entreprise ? Ce serait leur faire payer après coup les (mauvais) choix.

Et notre partenaire Nissan ?

Notre partenaire Nissan reste encore dans de grandes difficultés. Les mêmes décisions prises par les mêmes directions sous l'emprise du même chef qui s'était octroyé les pleins pouvoirs, vont-elles produire les mêmes effets ? Les chroniqueurs économiques s'épanchaient dans la Presse, au moment de l'arrestation de Carlos Ghosn : Renault et Nissan ne peuvent vivre sans l'alliance, et l'alliance ne peut vivre sans Carlos Ghosn. Le marasme est-il en train de leur donner raison ?

Ne pas se réjouir : les difficultés de Nissan nous exposent au premier plan. Nous nous étonnons que les dividendes de Nissan soient directement versés aux actionnaires, sans être portés au crédit de Renault. Avec ses résultats en berne, on peut craindre que la part promise aux actionnaires soit toute entière prélevée sur la richesse produite par Renault. Pas sûr que nos moyens suffisent à leurs appétits.

Si la Direction Générale prend une nouvelle orientation, nous aussi les Salariés nous pouvons faire de même.

En 2015, les salariés adhérents du **Syndicat de la Métallurgie - Travaillons Ensemble (SM-TE)**, réunis en Assemblée Générale, réaffirmaient les idées forces qui orientent leur action syndicale :

« Pour reprendre en main ses affaires professionnelles et défendre ses intérêts individuels et collectifs, influer sur la stratégie des entreprises car les salariés ont leur mot à dire, l'action syndicale doit intervenir sur l'avenir de l'emploi et la localisation de l'activité. Le SM-TE défend l'outil industriel et de service en France. Il revendique la mise en place d'outils de mesures de l'efficacité des moyens de production mis à la disposition des salariés. Il n'accepte pas que les travailleurs des différents pays soient dressés les uns contre les autres pour les seules raisons de profits financiers ».

Cette orientation est plus que jamais d'actualité. Reprendre en main les affaires professionnelles : c'est la proposition unique offerte par l'existence du SM-TE.

Nous entrevoyons une bonne nouvelle

Le 17 octobre paraît dans *Déclic* cette information : « Les dispositifs GPEC prévus par l'*Accord CAP 2020* et son avenant prendront fin prochainement ». Prochainement, c'est fin décembre.

Certains verront là une mauvaise nouvelle, la fin d'opportunités d'échapper au malaise ambiant. Pas nous au SM-TE, qui avons déjà dénoncé les plans successifs de DA, parce qu'ils vident l'Entreprise de ses compétences. La nouvelle Direction Générale, issue du management opérationnel prendrait-elle conscience des dégâts infligés dans les services, par les départs organisés ou la fuite de nos talents ? M. Pelata, fin connaisseur de Renault, nous fait remarquer que PSA sait parfaitement les capter à son profit (BFMTV, 14 octobre 2019).

Ce serait enfin une bonne nouvelle. Parce que le *Lean management* c'est bien, tant qu'il y a des espaces de souplesse, de redondance, de résilience. C'est satisfaisant tant qu'on peut contraindre les effectifs en répartissant la charge, sans trop de douleur maintenant et sans souci du lendemain, et tant que les indicateurs n'ont pas trop à en rougir.

Mais quand l'anémie des équipes et la perte de savoir-faire met en péril la capacité à pérenniser les métiers, à sortir les projets à l'heure, à envisager l'innovation, et à préparer l'avenir de l'industrie, c'est toute l'entreprise qui en paye le prix.

Alors oui, retenons la fin des aides au départ comme une bonne nouvelle : l'urgence de préparer l'avenir.

Comment faire pour construire l'avenir ?

Ne restez pas isolé, rejoignez un syndicat, choisissez l'offre du SM-TE : Travaillons Ensemble