



# Avenir de Flins :

## RENAULT avance masqué

### Sections RENAULT

N° 47

15 avril 2016

**Décidément, les écoles de communications forment de talentueux rédacteurs, capables de délivrer de beaux messages, sans jamais vraiment mentir, mais en présentant les faits de manière « avantageuse » : ils ne sévissent pas seulement dans les ministères, mais aussi dans les grandes entreprises, soucieuses de présenter une belle image en toutes circonstances.**

Le dernier exemple en date a été diffusé le 17 mars sur *Déclic* : « **Le Groupe Renault annonce des augmentations de capacité de production à Flins et Bursa ainsi que la fabrication de Clio IV dans une troisième usine : Novo Mesto** ».

A première vue, rien que des bonnes nouvelles, la Clio se vend très bien, les usines qui tournent déjà à plein (« saturées » nous dit-on) ne peuvent satisfaire la demande, et donc RENAULT va investir pour créer de nouvelles capacités dans l'usine de Novo Mesto, tout en investissant à Flins pour augmenter les volumes.

Magnifique ! Et d'ailleurs, repris tel quel sans aucun esprit critique dans *Le Monde* du 18 mars.

#### Réfléchissons pour tenter de comprendre :

##### La Clio a-t-elle besoin de volumes ?

En 2015, nous avons produit 416 309 Clio IV, soit environ 10% de plus qu'en 2014 réparties comme suit : 68% à Bursa, 31% à Flins, 1% à Dieppe.

En 2016, nous pouvons espérer en vendre **autant** qu'en 2015, mais nous n'aurons pas besoin d'augmenter sensiblement la production.

##### L'usine de Flins est-elle saturée ?

Cette usine a vu sa production BAISSER de 350 000 en 2006 à 147 000 en 2015, parce qu'on est passé de deux lignes à une seule et que les capacités ont été déplacées VOLONTAIREMENT ailleurs.

Aujourd'hui, même avec de légers investissements pour porter la cadence à 45 Vé/h, cette usine à une seule ligne de montage serait capable au maximum de produire 160 000 voitures par an. Dans le même temps, les effectifs continuent de « fondre » : 2 505 personnes en 2013, 2 117 personnes en 2015, pendant que Bursa augmentait les siens de 5 145 à 5 640 personnes.

##### Alors, que comprendre ?

Eh bien tout simplement que la fameuse déclaration faite par Carlos Ghosn voici 2 ans, annonçant l'affectation à Flins de la nouvelle Micra à partir de 2016 (130 000 voitures), ne signifie pas du tout des Micra EN PLUS des Clio, mais **des Micra A LA PLACE des Clio**. Autrement dit, il va manquer des Clio non pas à cause d'une hausse de la demande, mais à cause de la place réservée à Nissan !

Au final, le choix a été retenu d'investir à Novo Mesto plutôt qu'à Flins : quel que soit le succès de nos modèles, la France n'aura pas la chance de produire plus que les 710 000 véhicules promis dans le *Plan compétitivité*.

La réalité est donc moins réjouissante que la « communication positive », ce qui nous appelle à garder notre sens critique et à rester vigilants. Rien ne garantit que la future Clio V sera encore produite en volumes significatifs à Flins : les ouvriers de Flins n'auront plus qu'à espérer que la Micra prenne des parts de marché à Clio ! Mieux eut valu y fabriquer des Dacia que des Nissan dont les recettes profitent à 100% à Renault, et qui rééquilibreraient la « balance commerciale » de Renault en Europe.

Soyons lucides, **les grandes entreprises comme la nôtre ne privilégient visiblement pas la création d'emplois industriels en France, même lorsque la demande est présente**. Voilà un cas où la fameuse « croissance », appelée de tous les vœux par les gouvernements et chefs d'entreprise, était bien là, grâce au succès de Clio. Malgré l'augmentation de la production en France en 2015, le groupe Renault reste importateur net de véhicule en France (et en Europe : déficit de 350 000 véhicules). Qu'en sera-t-il lorsque les ventes fléchiront ?

**Après avoir fortement réduit ses capacités industrielles, et offert celles de l'usine de Flins à Nissan, Renault est obligé de réinvestir pour des capacités de production pour Clio.**

# Assemblée Générale des Actionnaires du 29 avril 2016

Parmi les résolutions soumises au vote, les résolutions 5 et 6 ont particulièrement retenu notre attention. Voici l'analyse du SM-TE.

5 <sup>ème</sup>	Approbation d'une convention réglementée visée à l'article L. 225-38 du Code de commerce entre Renault et l'État français
6 <sup>ème</sup>	Approbation d'une convention réglementée visée à l'article L. 225-38 du Code de commerce entre Renault et Nissan

Elles soumettent aux actionnaires la ratification de l'accord dit « de stabilisation de l'Alliance », établi au terme du bras de fer de l'automne dernier entre Carlos Ghosn et Emmanuel Macron.

## Analyse

Si cet accord semblait établir une situation favorable pour tous dans une sortie de crise, il contient en fait une bombe à retardement :

Il entérine la neutralisation de Renault et de ses actionnaires vis-à-vis de la gouvernance de Nissan. Le Conseil d'Administration de Nissan est placé de fait sous le contrôle exclusif de son seul PDG Carlos Ghosn, et désormais hors de contrôle de Renault et de ses actionnaires. C'est bien sûr l'actionnaire majoritaire, l'Etat français qui est mis hors-jeu, mais aussi les actionnaires minoritaires.

Ainsi, le contre-pouvoir des actionnaires sera neutralisé, et le pouvoir déjà hégémonique de Carlos Ghosn au sein de Nissan en sortira encore renforcé, y compris en cas de changement de PDG chez Renault. Renault, Nissan et l'Alliance seront placés sous le contrôle d'un seul homme : Carlos Ghosn.

Parce que le SM-TE est attentif à l'équilibre des pouvoirs, et que celui des actionnaires, qui détiennent le capital de l'Entreprise est à la base même du système capitaliste dans lequel évolue l'Entreprise, le SM-TE revendique le vote NON aux deux résolutions 5 et 6.

Pour l'ensemble des résolutions soumises au vote, voici les recommandations que le SM-TE propose aux salariés actionnaires et porteurs de parts de FCPE :

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Oui	Oui	Non	Non	Non	Non	Oui	Non	Non	Abstention	Abstention

12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
Non	Non	Oui	Non	Non	Non	Non	Oui	Oui	Oui

## Vous adhérez à notre action ? Soutenez-la et devenez membre SM-TE

Pour permettre au plus grand nombre de se réapproprié le syndicalisme, le syndicat SM-TE s'oblige dans ses statuts à être financé uniquement par ses adhérents pour garantir d'être sous leur contrôle et au service de leur représentation, et s'interdit tout financement d'origine patronale ou politique.

**Bulletin d'adhésion et de soutien :** [www.travaillonsensemble.org](http://www.travaillonsensemble.org) cotisation annuelle : 30 à 50 €.

Contact : 06.98.05.13.80 API : FR TCR LOG 0 52 [sm-te@travaillonsensemble.org](mailto:sm-te@travaillonsensemble.org) [www.travaillonsensemble.org](http://www.travaillonsensemble.org)