

# Section syndicale Renault Guyancourt

1 avenue du Golf, 78084 GUYANCOURT Cedex

7 octobre 2013

Tél : 06.98.05.13.80

consultez notre site : [www.travaillonsensemble.org](http://www.travaillonsensemble.org)

contact-tcr@travaillonsensemble.org

s y n d i c a t   l i b r e   e t   i n d é p e n d a n t

## Productivité : la clef pour relocaliser et augmenter les salaires

Intervention de Noël DAURIAN lors de la réunion d'information et d'échange du 4 octobre 2013  
dans la RUCHE, candidat « tête de liste », collègue « Ingénieurs et Cadres »

[http://www.travaillonsensemble.org/d99-te\\_2005/2013\\_elections\\_tcr/audio/PP04\\_2013-10-04\\_Productivite.mp3](http://www.travaillonsensemble.org/d99-te_2005/2013_elections_tcr/audio/PP04_2013-10-04_Productivite.mp3)

Travaillons ensemble et croyons que le changement est possible

### 1. Etat des lieux en France

Alors que la productivité était régulièrement étudiée au 20<sup>ème</sup> siècle, c'est la compétitivité qui est devenu un sujet de commentaires économiques, d'études, de rapports, d'accords divers, très « tendance » ces dernières années. Le rapport Gallois, du nom de l'ex PDG d'EADS et de la SNCF qui l'a publié en octobre 2012 à la demande du Gouvernement, est un exemple parmi d'autres. Pourtant, ce rapport présente des analyses qui n'ont pas souvent été reprises par les journalistes :

« La part de l'industrie (hors construction) dans la valeur ajoutée totale, en France, est passée de 18 %, en 2000, à un peu plus de 12,5 %, en 2011, nous situant désormais à la 15<sup>ème</sup> place parmi les 17 pays de la zone euro, bien loin de l'Italie (18,6 %), de la Suède (21,2 %) ou de l'Allemagne (26,2 %) ».

**C'est le constat que les délocalisations ont été beaucoup plus fortes en France que dans les autres pays d'Europe de l'Ouest.**

« La productivité globale des facteurs n'a pas progressé en France au cours de la dernière décennie du fait de l'insuffisance d'investissements de productivité (l'équipement numérique des entreprises et la robotisation sont clairement en retard) et d'innovation dans le processus de production ». Louis Gallois cite l'exemple suivant : « 34 500 robots industriels, avec une moyenne d'âge élevée, sont en service en France, contre 62 000 en Italie et 150 000 en Allemagne ».

Il faut quand même noter le « courage » de cet ancien patron français dénonçant le manque d'investissements de productivité ! On est loin des arguments du Medef qui dénonce en permanence le coût du travail pour réclamer des baisses de cotisations sociales, voire, des baisses de salaire.

*Suite page suivante*

5<sup>ème</sup> réunion d'information et d'échange  
dans le hall de la Ruche

**vendredi 11 octobre à 10h**

sur les 20 mn de pause

Thème : « **Quelle retraite pour les femmes ?** »

**Réunion ouverte à tous**

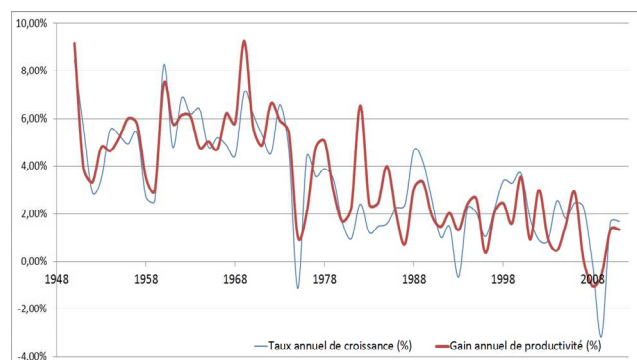
Pourtant, les gains de productivité sont bien plus efficaces à long terme que les baisses de salaires pour réduire les coûts de production, c'est même la seule solution « durable ». En effet, réduire le coût de production, en baissant les salaires, ne peut que provoquer une spirale déflationniste : baisse du pouvoir d'achat, de la consommation, des volumes de vente. Les usines vont encore ralentir leur production et les coûts vont augmenter : on continue le cercle vicieux en baissant de nouveau les salaires ? Si au contraire, on augmente la productivité, avec les mêmes salaires et le même nombre de salariés, on produit plus ce qui réduit le coût unitaire. On peut alors lutter contre les importateurs, relocaliser, exporter davantage et créer des emplois. Si toutes les entreprises s'y mettent, le pouvoir d'achat des salariés est préservé, ils peuvent continuer à acheter, en réduisant la part des importations et la production pourra alors augmenter, ce qui accélèrera la baisse des coûts : c'est un cercle vertueux cette fois.

**Baisser les salaires ou les cotisations sociales et les retraites (qui sont, de fait, des salaires différés), c'est organiser le déclin d'un pays et l'enfoncer dans la récession : il n'y a que des perdants ! Les salariés, bien sûr, mais aussi les entreprises et leurs actionnaires, il suffit de regarder les cours de bourse des actions de sociétés françaises : elles sont toutes très loin de leur valeur en 2000.**

L'Insee met à disposition du public des statistiques permettant de comparer l'évolution de la croissance et des gains annuels de productivité depuis 1950 : <http://www.bdm.insee.fr>

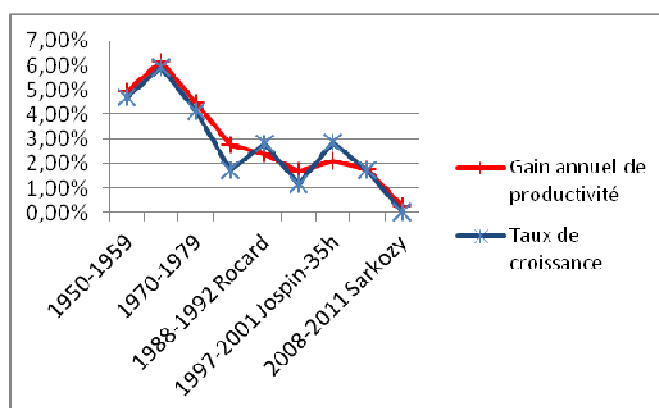
### Evolution du taux de croissance et des gains de productivité de 1949 à 2011 :

On constate une forte corrélation entre la croissance et les gains de productivité. Effectivement, il y a une baisse « tendancielle » depuis 1970, mais avec d'assez fortes dispersions suivant les années. On constate aussi que la croissance a été plusieurs fois négative dans le passé (1975, 1993, 2008 et 2009), mais on a toujours fait des gains de productivité chaque année avant 2007. **Pour la première fois en 2008 et 2009, la France a régressé en productivité.**



**Mais, en examinant différentes périodes, on s'aperçoit que certaines ont permis des accélérations, à la fois de la croissance et de la productivité :**

Période	Gain annuel de productivité	Taux de croissance
1950-1959	4,94%	4,70%
1960-1969	6,14%	5,90%
1970-1979	4,45%	4,16%
1980-1987	2,78%	1,75%
1988-1992 Rocard	2,38%	2,80%
1993-1996 Balladur-Juppé	1,69%	1,17%
1997-2001 Jospin-35h	2,13%	2,87%
2002-2007 Chirac	1,78%	1,73%
2008-2011 Sarkozy	0,28%	0,03%



On voit que les gains de productivité ont augmenté dans les années 60, mais aussi de 1997 à 2002 avec les 35 heures. **La baisse n'est donc pas une « fatalité », mais on constate un quasi gel de la productivité depuis 2008, comme si on avait laissé les usines en l'état, sans aucun investissement de modernisation !** La responsabilité des dirigeants d'entreprises et des politiques qui ont laissé faire ne peut être ignorée.

L'Insee permet d'avoir plus de précisions sur les contributions possibles à la croissance : on peut par exemple retrouver l'évolution du PIB en volume (mesuré en Euro 2005), l'évolution du nombre d'heures travaillées chaque année en France. On peut en déduire combien produit chaque année une heure de travail (toujours mesuré en Euro 2005) et retrouver les gains annuels de productivité.

	1949	1997	2002	2007	2011	%2011/1949	%2002/1997	%2011/2007
PIB (MEuro 2005)	241 576	1 433 064	1 630 693	1 800 659	1 801 639	646%	13,79%	0,05%
Productivité <sup>1</sup> (Euro 2005/h de travail)	5,47	37,76	42,33	44,91	45,40	730%	12,10%	1,09%
Heures travaillées (en milliard)	44,189	37,951	38,522	40,094	39,685	-10%	1,51%	-1,02%
Emploi total	19 427 059	23 972 603	26 104 472	27 005 559	26 891 176	38%	8,89%	-0,42%
Durée annuelle moyenne (h)	2 275	1 583	1 476	1 485	1 476	-35%	-6,78%	-0,60%

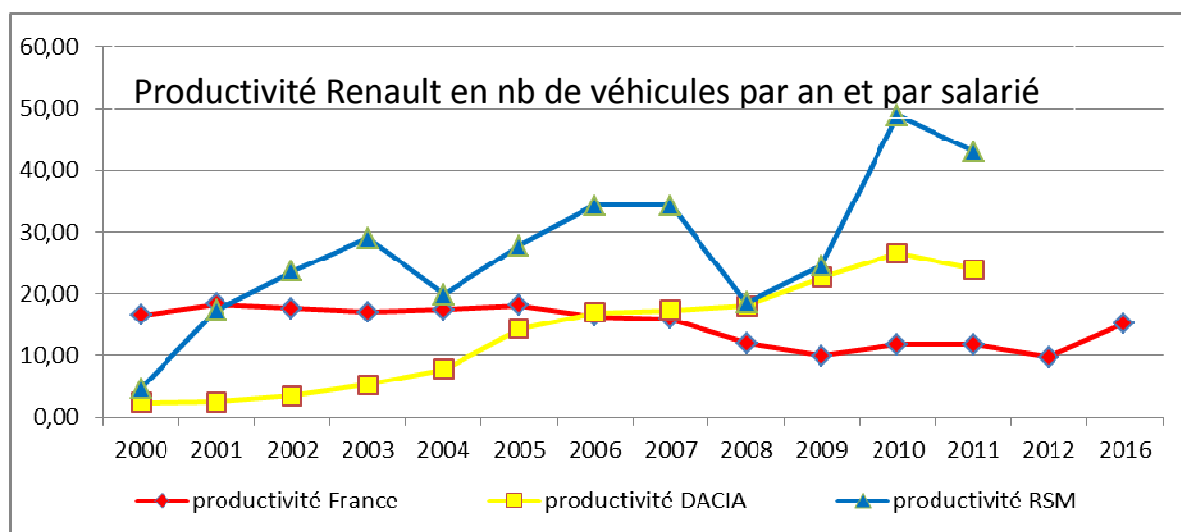
<sup>1</sup> Il s'agit ici de la productivité horaire du travail, c'est-à-dire la valeur ajoutée produite par une heure de travail, en moyenne et qui mesure la performance des outils de production mis à la disposition des salariés. La productivité globale permet de prendre en compte d'autres facteurs, comme le coût du capital ou des investissements, les taux d'intérêt, le taux d'utilisation des outils, l'image de marque...

On voit que le PIB a augmenté de 646% depuis 1949, grâce à une augmentation de 730% de la productivité et malgré une baisse de 10% du nombre total d'heures travaillées. **C'est donc bien la productivité qui crée la croissance et non le nombre d'heures travaillées !** Ce constat devrait faire réfléchir ceux qui cherchent à retrouver la croissance et ceux qui pensent qu'on ne peut plus avoir de croissance. Avec une heure de travail, on produisait l'équivalent de 5,47€ en 1949, on produit maintenant 45,4 € (8 fois plus !), grâce aux progrès techniques (mécanisation, automatisation, amélioration de divers rendements, ...). A-t-on vraiment atteint les limites du progrès ? Les ordinateurs sont toujours de plus en plus puissants, les voitures consomment de moins en moins de carburant, les réseaux informatiques sont de plus en plus rapides : **pourquoi tous ces progrès techniques qui continuent autour de nous ne produisent plus de gains de productivité en France alors que des pays voisins ou plus éloignés continuent à progresser ?**

On constate aussi que, pendant la période 1997 à 2002, on a fait 12% de gains de productivité, mais on a aussi créé 9% d'emplois supplémentaires, ce qui a permis une augmentation exceptionnelle du nombre d'heures travaillées, alors que la durée annuelle de travail baissait de 7% : c'est le cercle vertueux des gains de productivité associés à une baisse de la durée du travail.

## 2. Etat des lieux en France chez RENAULT

Les documents publiés actuellement par RENAULT ne permettent pas de calculer directement la productivité horaire du travail, mais on peut avoir un indicateur similaire en calculant le nombre de véhicules par an et par salarié. On obtient le graphique alarmant suivant :



**On constate que la productivité de RENAULT en France stagne de 2001 à 2005 puis se dégrade fortement, alors que, sur la même période, la productivité de DACIA, en Roumanie, et de RSM, en Corée, ne cesse de s'améliorer : la France avait la meilleure productivité en 2000 et 2001, elle devient la plus mauvaise à partir de 2006. Or, le plan proposé par la Direction ne permettra même pas à la France de retrouver en 2016<sup>2</sup> la productivité qu'elle avait en 2001 et elle restera donc toujours moins productive et moins compétitive que DACIA et RSM qui, eux, continueront certainement à progresser.**

➤ **Si on n'a pas la volonté d'améliorer plus fortement la productivité en France, il paraît évident qu'en 2016, ou avant, la fermeture d'usine sera de nouveau à l'ordre du jour.**

Un journaliste s'émerveillait du volontarisme de Carlos Ghosn, en constatant que la productivité des sites Français passerait de 12 véhicules par an et par salarié en 2010 et 2011, à 15 veh/an/sal en 2016, soit 25% d'augmentation ! Ce journaliste avait juste oublié de constater que cette productivité avait chuté de 30% de 2005 à 2011 et même de 50% entre 2005 et 2012 (18 veh/an/sal en 2005, 9 veh/an/sal en 2012 !).

Le constat fait pour DACIA et RSM est aussi valable pour l'usine Turque de Bursa, mais les données complètes sont plus difficiles à obtenir sur la période 2000 à 2012.

Comment a-t-on pu dégrader autant la productivité alors que les effectifs dans les usines ne cessent de diminuer ? Tout simplement parce que **la production en France a diminué encore plus vite que les effectifs** (cf tableau).

	2001	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2016
Production France	1 412 577	1 007 933	716 691	545 920	636 746	646 319	530 000	710 000
Ventes France (Renault+Dacia)	792 530	656 523	654 142	702 083	744 735	689 022	551 314	?
Export (Production - Ventes France)	620 047	351 410	62 549	- 156 163	- 107 989	- 42 703	- 21 314	?

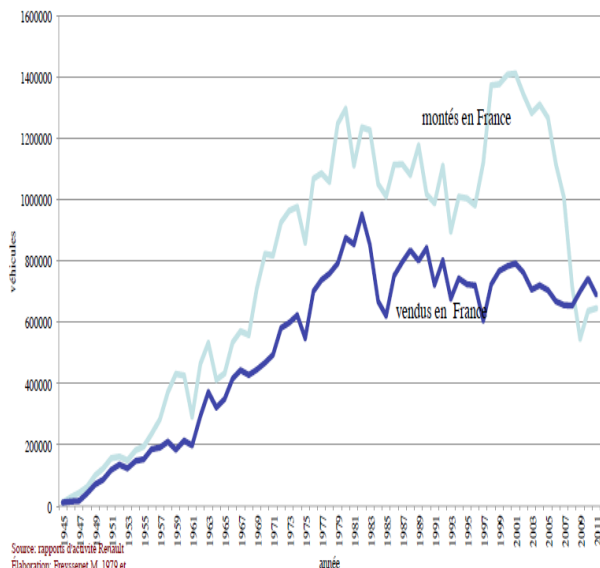
<sup>2</sup> La productivité 2016 se déduit des informations fournies par la Direction de Renault dans ses communications sur l'Accord de compétitivité des sites Français : réduction de 7500 salariés des effectifs en France et production de 710 000 véhicules en 2016

On produisait 1 400 000 véhicules en France en 2000 et 2001 et on en exportait plus de 600 000. **Depuis 2009, le groupe RENAULT est devenu importateur net de véhicules en France, en particulier parce qu'on vend beaucoup de DACIA en France alors qu'on ne les produit pas.**

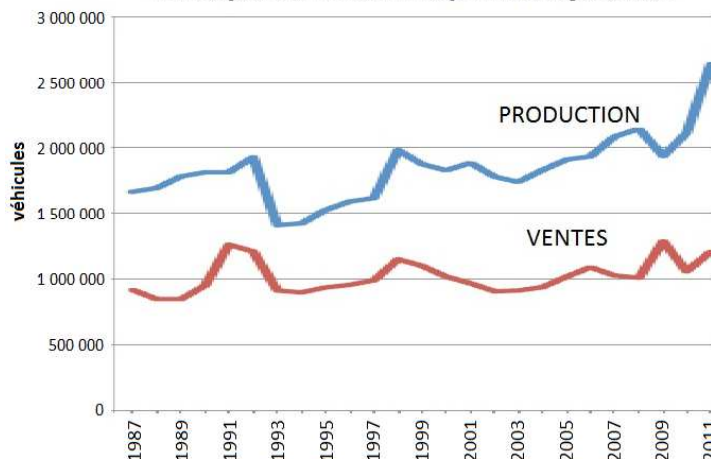
L'augmentation de la productivité dans l'agriculture (remplacement du cheval de trait par des tracteurs toujours plus puissants, machines à traire ...) n'a pas empêché la France de rester un gros producteur et exportateur agricole. Le nombre d'agriculteurs a diminué, mais d'autres emplois indirects ont été créés. **La régression de l'industrie automobile est-elle une fatalité ?**

**L'exemple de VW en Allemagne montre que d'autres solutions sont possibles :**

Nombre de véhicules du Groupe Renault montés en France et le nombre vendus en France, (VP+VU), 1945-2011



Volume de production et de ventes du Groupe VW en Allemagne, 1987-2011



On constate donc que la baisse de production en France (- 800 000 véhicules en 10 ans) n'est pas justifiée par une baisse équivalente des ventes.

Les ventes sont globalement stables depuis 20 ans, en France comme en Allemagne, mais, **contrairement à RENAULT, VW a continué à augmenter ses exportations et à créer des emplois en Allemagne, malgré des coûts salariaux plus élevés qu'en France, et n'a jamais arrêté d'améliorer sa productivité.**

### 3. Propositions que nous défendons en C.E. :

Avec la mondialisation, **la direction de Renault a modifié ses critères de décision, n'assume plus l'amélioration de l'outil industriel en France** et se contente des adaptations nécessaires pour les nouveaux produits.

Le rôle des syndicats doit aussi évoluer en conséquence : demander des augmentations de salaires et des améliorations de conditions de travail ne suffit plus : il faut aussi s'impliquer dans les orientations stratégiques des entreprises et aller vers plus de cogestion comme en Allemagne, pour proposer d'autres projets.

Les prochaines élections sont l'occasion, pour le **nos élus**, de soutenir les propositions suivantes :

**1°) Investir 2 Mds € pour moderniser les sites industriels Français et rendre l'outil de production plus performant.** RENAULT a bien investi 4 Mds € sur le véhicule électrique et n'est pas endetté, il est donc possible d'investir pour préparer les usines de 2017 et profiter des taux d'intérêt historiquement bas pour emprunter si nécessaire et lancer rapidement les premières études, c'est le moment !

**2°) Augmenter la production, en produisant en France les véhicules DACIA (Duster, Sandero, Lodgy) vendus en France, en Allemagne et au Benelux** (pays voisins de la France, n'ayant pas d'usines Renault), avec pour objectif de retrouver une production de 1 400 000 véhicules dans les usines Françaises. La mondialisation ne doit pas être à sens unique : avoir des sites de production proches des clients ne doit pas concerner seulement les zones à faibles salaires, mais aussi l'Europe de l'Ouest. L'exemple de Volkswagen en Allemagne montre que c'est possible et rentable si on augmente suffisamment la productivité de l'outil industriel mis à disposition des salariés.

**3°) Mettre en place et diffuser un indicateur de la productivité horaire du travail** de RENAULT global pour l'ensemble des sites français, et si possible, pour chacun de ces sites (revendication la plus facile et la plus rapide à mettre en place). **Si l'indicateur est mauvais, il révèle le manque d'investissement, donc les carences de la Direction.** Quand il s'améliorera, ce sera un puissant levier aux mains des salariés pour obtenir des augmentations de salaires.

**4°) Augmenter le pouvoir d'achat des salaires horaires en fonction de l'augmentation constatée de la productivité horaire du travail.**

**Prochain rendez-vous dans la Ruche : Vendredi 11 octobre à 10h sur les 20 mn de pause**

Réagissez, envoyez-nous vos commentaires par mail : [contact-tcr@travaillonsensemble.org](mailto:contact-tcr@travaillonsensemble.org)

Consultez notre site : [www.travaillonsensemble.org](http://www.travaillonsensemble.org)