

L'annonce de Renault est un signal envoyé aux syndicats

Le Monde.fr | 18.01.2013 à 14h58

Par Marc Ivaldi, Ecole d'économie de Toulouse

[L'annonce par Renault de la suppression de 7 500 postes \(http://lemonde.fr/economie/article/2013/01/15/renault-7-500-personnes-partiront-d-ici-a-trois-ans_1817323_3234.html\)](http://lemonde.fr/economie/article/2013/01/15/renault-7-500-personnes-partiront-d-ici-a-trois-ans_1817323_3234.html) alors que l'encre de l'accord national interprofessionnel (ANI) au service de la compétitivité des entreprises et de la sécurisation de l'emploi vient à peine de sécher n'est peut-être pas fortuite. Quand, de l'avis de toute la profession, le secteur de l'automobile a des surcapacités de production, ces suppressions ne paraissent pas à la hauteur de l'enjeu, d'autant qu'elles n'interviendront pas avant 2016.

Elles ont l'immense avantage de rentrer dans les lignes rouges tracées par le gouvernement et donc de pouvoir se mettre en place au travers des départs à la retraite et des départs volontaires. Mais elles ont pour fonction de bien signaler aux syndicats que la situation économique de l'entreprise n'est pas bonne, qu'il faudra aller plus loin, et c'est l'objet des discussions en cours sur un accord interne à Renault de flexibilité des salaires et de l'emploi dans la ligne de l'ANI signé le 13 janvier par certaines organisations syndicales et patronales. Cet accord demande d'ailleurs que la plus grande transparence soit faite sur les conditions économiques de l'entreprise avant que s'engagent les discussions sur un "*accord de maintien de l'emploi*" pour reprendre les termes issus du texte de l'ANI. Ainsi cette annonce est un élément du marchandage dans la négociation qui s'engage entre la direction de Renault, l'Etat-actionnaire et les syndicats.

En ouvrant la possibilité d'ajuster les salaires et le temps de travail en cas de situation économique difficile pour l'entreprise, en facilitant la négociation des plans sociaux et des restructurations, en réduisant l'insécurité juridictionnelle des licenciements, l'ANI ouvre à l'évidence des perspectives à la direction de Renault qui doit faire face à un marché atone et probablement à des ventes de voitures en baisse encore en 2013.

Mais cet accord n'a pas réussi à mettre la flexisécurité au cœur des relations sociales. Elle résulte d'un troc où on a échangé un peu de flexibilité ici pour en remettre de la rigidité là, par exemple en taxant un certain nombre de CDD et en alourdissant le coût du temps partiel. Autrement il s'agit d'un compromis qui a

certes fait bouger les lignes, mais qui n'a certainement pas dérogé à la culture d'affrontement qui caractérisent les relations sociales en France, loin de la cogestion nécessaire à l'efficacité des accords de flexisécurité comme au Danemark ou en Allemagne . L'ANI n'a apporté que des changements homéopathiques aux conditions de fonctionnement de l'assurance chômage et de la formation professionnelle qui sont pourtant des éléments clé de la réussite de la fléxisécurité.

Nos systèmes d'assurance chômage et de formation ne sont pas incitatifs pour faciliter le retour vers l'emploi, comme les travaux de nombreux économistes l'indiquent. Ce faisant ils laissent le chômeur face à l'incertitude et on comprend alors la détresse des salariés quand on leur annonce 7 500 suppressions de postes. Bref cet ANI a paré au plus pressé mais ne sera pas suffisant. Sans une modification profonde de l'assurance chômage il y a à fort à parier que les négociations des contrats de maintien de l'emploi dans les entreprises dans les mois qui viennent risquent d'être difficiles et n'éviteront pas les licenciements secs sans perspective.

Mais clairement ces nouvelles possibilités d'adaptation des conditions du fonctionnement interne du marché du travail ne sont pas suffisantes pour la direction de Renault qui doit chercher des marges de compétitivité si elle veut éviter des décisions très (trop) drastiques dans le futur. On pourrait penser que le crédit d'emploi compétitivité emploi (CICE) puisse donner à Renault les degrés de liberté supplémentaires pour mieux adapter ses stratégies de prix et au-delà ses gammes d'automobile.

Il semblerait que cela soit insuffisant. D'aucuns seraient perplexes en raison de la complexité du fonctionnement du CICE quand certains douteraient de sa faisabilité dans la mesure où il s'appuie sur un engagement de l'Etat à réduire ses dépenses qui pour le moment tarde à se concrétiser au-delà des déclarations d'intention. Là aussi une bonne idée semble ajouter de l'incertitude là où elle aurait dû la réduire.

Pas étonnant alors qu'on se retrouve avec des tensions entre les différents acteurs pour un dialogue sociale musclé et un marchandage complexe qui, espérons-le, débouchera tout de même sur des solutions qui permettront à Renault de se sortir de cette mauvaise passe économique.

Marc Ivaldi, Ecole d'économie de Toulouse