

Recevez nos newsletters | Abonnez-vous au magazine | [Identifiez-vous](#)

www.usinenouvelle.com

L'USINE NOUVELLE

1 an - 245 €^{TTC}

Abonnez-vous !

Accueil > Automobile

DÉCOUVRIR LE SOMMAIRE du dernier numéro

INDUSTRIE EXPLORER



© L'Usine Nouvelle

ENTRETIEN Les représentants syndicaux CFDT du constructeur ont publié il y a peu "Renault en danger", aux éditions de L'Harmattan. Fred Dijoux, délégué syndical central, souhaite que les salariés utilisent cet ouvrage pour renouer avec le débat au sein de l'entreprise.

L'Usine Nouvelle - PSA retient l'attention depuis plusieurs semaines, Renault est-il en train de suivre le même chemin, après l'annonce notamment de 300 suppressions de postes sur le site de Flins (Yvelines) et l'abandon du projet de batterie ? Fred Dijoux - Ce qui s'est passé à Flins nous a indignés ! Quand

Carlos Ghosn avait été reçu à l'Elysée il y a deux ans, il avait affirmé que la Clio 4 était la garantie pour pérenniser l'emploi à Flins. C'était un marché de dupes, car le résultat, c'est que la Clio 4 sera d'abord produite en Turquie, à Bursa. Il y a aussi une responsabilité des pouvoirs publics, l'Etat avait juré qu'il serait vigilant. C'est un manquement à la parole donnée. Quant aux batteries, Nissan les produit et Renault n'a plus la maîtrise sur cette technologie qui est le nerf de la guerre dans le véhicule électrique. Renault, comme valeur capitalistique, n'est pas en danger, vus ses résultats financiers et commerciaux. Mais en termes d'emplois en France ou au niveau managérial, avec les drames des trois dernières années et l'affaire d'escroquerie, Renault est malade. Le problème se situe au niveau de l'Alliance entre Renault et Nissan.

L'Alliance avec Nissan a pourtant permis à Renault de traverser la crise ?

Le livre que nous publions montre que Renault n'a pas la même dynamique que Nissan dans l'Alliance. Quand le groupe français y est entré, une partie des ressources et des hauts dirigeants sont partis au Japon. Toutes ces ressources ne sont donc plus au service de Renault. Notre hypothèse, c'est que le Français a décroché.

D'où vient ce décrochage et Renault peut-il inverser la vapeur, avec par exemple son retour dans le haut de gamme en 2014 ?

Le haut de gamme n'est qu'un symbole. Le groupe a le potentiel humain pour relever ce défi, avec des racines anciennes. Il faut se recentrer sur Renault et capitaliser sur les forces vives du groupe. Car les salariés croient dans leur entreprise. Il faut libérer la parole : l'entreprise pèse sur les cadres et les cadres dirigeants, entraînant un devoir de loyauté qui inhibe l'esprit critique en interne. La qualité du management est aussi à revoir. Renault dispose d'un système top-down, ça descend mais ça ne remonte pas. Le culte du chef pèse sur l'environnement et Carlos Ghosn a beaucoup de responsabilité dans le positionnement de Renault aujourd'hui. Il partage son activité entre la France et le Japon. Or quand on n'a pas les mains dans le cambouis, on ne peut pas sentir le pouls de son entreprise.

Avez-vous peur pour l'avenir de Renault ?

Non mais il faut apporter des correctifs à cette stratégie, dans l'idéal, de manière tripartite, entre l'entreprise, les pouvoirs publics et les structures européennes. Sinon, il faudra revoir l'image que l'on a aujourd'hui de l'entreprise Renault. Il faut plus largement une politique industrielle, qui sécurise l'ensemble de la filière automobile.