



Déclaration commune Coordination CGT RENAULT de la Fédération des Travailleurs de la Métallurgie CGT

Des fonds publics à Renault pour investir et développer la filière automobile française...



Depuis le 15 mai dernier, la presse annonce entre autres, le non renouvellement d'une partie de la gamme Renault (Espace, Scénic, Talisman, Mégane et Koléos), la fermeture des usines de Dieppe, Choisy, Fonderie De Bretagne et Flins. Puis la suppression de 4 000 salariés jugés en trop en recherche et développement.

Si les annonces devaient être partiellement ou totalement confirmées, cela montrerait de nouveau le mépris des dirigeants de Renault à l'encontre des organisations syndicales et des Institutions Représentatives du Personnel qui, à ce jour, ne disposent toujours d'aucune information sur le sujet. C'est la conception du « *dialogue social* » dont le patronat et le gouvernement nous parlent, où le rôle des représentants syndicaux est réduit à l'accompagnement et à la mise en œuvre de ce qu'ils ont décidé...aux seuls profits d'une minorité d'actionnaires

Ces annonces relayées par la presse nous rappellent le scénario de 2012. La direction avait déjà utilisé la presse pour annoncer de probables fermetures d'usines et notamment celle de Flins. Cela avait pour objet de générer un climat de peur pour ensuite conditionner, dans un accord de compétitivité, le maintien d'une partie de l'activité (dans un temps court) à l'acceptation de moins disant sociaux. Stratégie largement utilisée actuellement par le patronat et le gouvernement pour poursuivre le détricotage du code du travail et de toutes les garanties collectives.

Ce que nous savons de sources sûres :

- C'est qu'il n'existe pour le moment aucun plan de renouvellement cohérent de la gamme Renault actuelle et donc aucune stratégie industrielle pour la France.
- Que M. Senard et Mme Delbos poursuivent et amplifient la stratégie financière portée par Carlos Ghosn en persistant à délocaliser et externaliser les activités industrielles et d'ingénierie avec pour seule boussole, des niveaux de marge à 2 chiffres par véhicule vendu.
- Que dans cette perspective et à très court terme, la France ne fabriquera que des véhicules utilitaires (avec toujours moins de volumes) et des véhicules particuliers électriques (SUV ou Crossover) à très faibles volumes (54% en 2004 et 17% en 2019 produits en France) compte tenu des prix de ventes (entre 40 000 € et 70 000 €) inaccessibles pour une majorité de la population.
- Que le devenir de l'ingénierie et de l'outil industriel de Renault en France est clairement posé avec ses conséquences sociales pour toute la filière automobile française.

Avec le prêt de 5 milliards d'euros annoncé et garanti par l'État, on assiste à un remake de ce que nous avons connu en 2011. Renault avait déjà bénéficié d'un prêt de 3 milliards qui ont finalement servis à financer les externalisations et délocalisations des activités industrielles et d'ingénierie Renault. Avec entre autres, la délocalisation totale de la Clio 5 en Turquie et Slovaquie.

Ce que nous savons de sources sûres, c'est que les 5 milliards d'aides publiques pour Renault doivent participer au financement d'un réel projet industriel au service du progrès social et de la redynamisation de la filière automobile française. Propositions déjà formulées par la CGT et accessibles sur son application et site internet www.cgt-renault.com.

Renault doit satisfaire les besoins de mobilité de tous, en répondant aux enjeux environnementaux, sociaux et sociétaux. Demain, Renault peut produire plus d'1 million de véhicules en France en sollicitant tout le tissu industriel de la filière automobile Française.

Ce sont les propositions que la CGT Renault formulera mardi prochain lors de sa rencontre avec les dirigeants de Renault et auprès de l'État, principal actionnaire de Renault.