



Ne laissons pas Senard / Delbos et le gouvernement continuer d'assassiner Renault, la filière automobile française et les collectivités locales !

Les annonces du gouvernement et les fermetures de 4 usines Renault relayées par la presse (qui restent à confirmer) poursuivent et amplifient les externalisations et délocalisations des activités industrielles et d'ingénierie de la filière automobile française !

En 15 années, l'industrie automobile Française a déjà perdu plus de 120 000 emplois dont plus de 25 000 pour Renault.

Sur la même période, Renault a déjà délocalisé la Mégane, la Twingo, la Clio et aussi externalisé une part importante de l'ingénierie.

- En 2019, Renault a produit en France moins de 17% des véhicules particuliers contre 54% en 2004, soit une perte de plus de 623 000 véhicules.

- Les ventes de la gamme Renault (hors Dacia et partenaires) ont baissé de plus de 22%.

Si la réduction de la gamme Renault, la fermeture des Fonderies de Bretagne, de Choisy, de Dieppe et à plus long terme de Flins et une nouvelle cure d'amaigrissement de l'ingénierie devaient se confirmer, **c'est Renault qui est amené à disparaître de la carte automobile française et mondiale !**

Le gouvernement et les dirigeants de Renault entendent réduire les activités pour la France à « la conception et à la fabrication de produits à forte création de valeur » et notamment avec des véhicules électriques (SUV) vendus entre 40 et 70 000 € !

La France devrait se contenter de la conception et la fabrication de produits à faible volume mais à très forte marge aux seuls profits des actionnaires !

Après avoir déjà concéder à Renault des centaines de millions d'€ d'argent public (État et collectivités locales), **l'État s'apprête de nouveau à octroyer 5 milliards d'€ sous forme de prêt garanti pour poursuivre les externalisations et délocalisations vers les pays à bas coût et engraisser dirigeants et actionnaires !**

Renault n'aurait plus grand chose à proposer !

Dans le schéma actuel, Renault n'aurait plus à proposer que la Twingo (pour combien de temps ?), la Clio et le Captur, toutes produites en Turquie, Slovaquie et Espagne. La France n'aurait plus que la Zoé produite à 64 000 exemplaires en 2019 à Flins (à 30 000 € sans aide gouvernementale), dans un avenir incertain sa remplaçante produite à Douai vendue pas moins de 40 000 € et un SUV vendu pas moins de 70 000 € !

Une gamme Renault réduite à une proportion congrue qui ne s'adresserait qu'à une petite partie de la population (qui a les moyens de se les payer) et qui ne réglerait en rien les questions environnementales.

Et dans ce schéma, ce ne sont pas seulement les usines de la **Fonderie de Bretagne, de Choisy, de Dieppe et à plus long terme de Flins** qui sont impactées mais toutes les activités industrielles et d'ingénierie de Renault qui risquent d'être rayées de la carte !

- L'usine de châssis du Mans alimente actuellement toutes les

usines Françaises et partiellement les autres usines de Renault. Mais avec la fin de la production de l'usine de Flins et la réduction massive de production de l'usine de Douai, quel pourrait être l'avenir de l'usine du Mans ?

- Même question pour l'usine de Cléon qui fournit les moteurs thermiques (556 000 en 2019) et boîtes de vitesses (328 000 en 2019) si la production de moteurs électriques se limite au mieux à 300 000 par an.

- Quel avenir pour l'ingénierie française, si son rôle se limite à « faire faire ailleurs » et à adapter ce que d'autres (Nissan et les ingénieries à bas coût) auront conceptualisé ? Et quid de l'avenir de l'Alliance dans tout cela ?

- Quel avenir pour Renault, si sa production française se réduit aux véhicules utilitaires (430 000 produits en 2019 en France) quand Renault Maroc développe des versions françaises low-cost) avec le futur Kangoo ?

Les fossoyeurs de l'industrie automobile et du pays !

Au-delà des pertes d'emplois directs pour les CDI Renault, ce sont aussi les intérimaires, les CDD, les prestataires, les apprentis... et tous les salariés des fournisseurs qui sont impactés par des logiques financières qui ne profitent qu'à une partie infime représentée par le gouvernement et les dirigeants de Renault comme Senard et Delbos !

Mais ce sont aussi les populations qui vont encore être mises à mal avec des finances publiques qui vont baisser de manière drastique et qui vont peser dans la gestion des affaires locales et dans la vie du quotidien de centaines de milliers de personnes !

Collectivités locales qui par ailleurs ont déjà largement contribué à financer les activités de Renault au nom de « la préservation de l'emploi ».

Des fonds publics pour un projet industriel au service du progrès social des salariés et des populations !

Renault a encore les ressources pour développer une gamme de véhicules populaires accessibles au plus grand nombre et soucieux des enjeux environnementaux.

La CGT a déjà formulé un certain nombre de propositions en ce sens et notamment le développement et la fabrication de Véhicules Électriques populaires avec une gamme de véhicules hybrides de différentes technologies (voir www.cgt-renault.com) fabriqués en France et répartis dans les autres usines de Renault à travers le Monde.

Pour se saisir de toutes ces questions essentielles et agir ensemble, la CGT va dans les prochains jours prendre toutes les initiatives possibles pour, avec les salariés, la population et les politiques, mettre en débat ce que devrait être une industrie automobile en France et à quoi doivent servir les fonds publics !

**De l'APR au cadre, personne ne peut faire l'économie de la mobilisation pour imposer le maintien et le développement de Renault et de l'industrie automobile française.
Alors d'ores et déjà, tous dans l'action !**