



GROUPE RENAULT

119, rue du Point du Jour - 92109 BOULOGNE BILLANCOURT

☎ 01.76 84.14 33 / 01 76 84.14.34

www.cgt-renault.com - e.mail usines@cgt-renault.com

Communiqué de la coordination des syndicats CGT Renault du 14 juin 2018

« La France devient un pôle d'excellence du véhicule électrique de Renault... » Une annonce en trompe l'œil !

En début d'après-midi, la direction générale de Renault a annoncé « une accélération des investissements pour le développement et la production du véhicule électrique en France avec plus d'un milliard d'euros d'ici 2022 ».

Selon elle, 4 sites de production seraient leaders pour le véhicule électrique :

- Douai : Avec l'introduction d'une nouvelle plateforme électrique Alliance
- Flins : Avec le doublement des capacités de production de ZOE
- Cléon : Avec le triplement des capacités de production du moteur électrique et l'introduction du moteur électrique nouvelle génération
- Maubeuge : Avec des investissements pour la prochaine génération de véhicule utilitaire Kangoo, dont Kangoo Z.E.

Si l'annonce de la direction, à la veille de l'Assemblée des actionnaires a été faite en grande pompe, les investissements et les embauches étaient globalement déjà connus.

Rien de nouveau sous le soleil et en tous cas, rien qui permette « d'assurer un haut niveau d'activités des sites français », comme l'affirme la direction générale dans son communiqué de presse.

De 2004 et jusqu'à la crise de 2007, les usines de production françaises produisaient plus de 45% de la gamme VP de Renault pour descendre à 23% en 2013, à la mise en œuvre du 1^{er} accord de compétitivité.

A la fin 2017, les usines françaises produisaient moins de 14% de la gamme Renault VP. Les véhicules de la gamme les plus vendus sont fabriqués en Espagne et en Turquie.

Sur la même période, Renault aura perdu en France plus 5000 emplois (malgré les embauches) avec plus de 10 000 intérimaires et plus de 6 000 prestataires. L'externalisation et les délocalisations se sont renforcées au fil des ans.

L'activité de l'usine de Douai est en sous régime et fonctionne au mieux avec 1,5 équipe. La poursuite de la baisse de l'activité (156 943 en 2017) est à craindre. Que se passera t'il d'ici 2021 et quelles sont les prévisions de volumes de la *nouvelle plateforme électrique Alliance* ?

71 000 Clio ont été délocalisées en Turquie en 2016. Les 60 000 produites à Flins en 2017 vont l'être aussi prochainement. Y compris en doublant les volumes, les 29 671 Zoé qui ont été produites à Flins en 2017 ne compenseront pas la perte de production de la Clio et de la Micra !

Enfin, le triplement du volume des moteurs électriques ne palliera pas la perte d'activités liée à la diminution du moteur diesel. Le moteur essence étant quasi intégralement fabriqué hors de France.

Des investissements sont toujours bons à prendre, mais ceux annoncés n'enrayent pas la baisse d'activités sur les sites français, ni les délocalisations et externalisations de notre ingénierie.

La stratégie de Renault est socialement catastrophique pour la filière automobile française et fragilise considérablement la capacité de Renault à demeurer un constructeur innovant, portée par sa propre gamme et ses capacités en interne.