

De la même manière, il est totalement fait abstraction des problématiques liées aux infrastructures, au recyclage des matériaux utilisés, aux ressources qui ne sont pas inépuisables tels que le cobalt, ou enfin des problématiques liées à la production de l'électricité.

Qu'en est-il de l'hybride vers lequel Renault se lance tardivement tout en indiquant ne pas chercher « à prendre le leadership sur ces technologies » ? Par ailleurs, dans l'état actuel de nos informations, une part importante des éléments des moteurs hybrides ne seront pas produits en France mais en Espagne, au Portugal ou encore en Turquie.

Au moment où la fonderie Aluminium du Poitou est en sous charge, nous apprenons par une dépêche de Reuters « qu'Oyak Renault, coentreprise dans l'assemblage de véhicules entre le groupe turc Oyak et Renault, va investir plus de 100 millions d'euros dans une usine de moulage d'aluminium en Turquie dans le cadre du développement de voitures hybrides ».

Il est précisé que « l'essentiel de sa production sera exporté, ce qui contribuerait à réduire de 2,3 milliards de dollars (2 milliards d'euros) le déficit des comptes courants de la Turquie, selon un ministre. »

Ce qui est un comble quand on connaît le déficit de la balance commerciale française ! S'ajoute la délocalisation totale de la Clio 5, véhicule le plus vendu, vers la Turquie et la Slovaquie.

Enfin pour l'ingénierie, ce ne sont pas les services à la mobilité ou les contenus premium à bord des futurs véhicules qui compenseront l'externalisation opérée vers les centres d'ingénierie des autres pays.

Notre inquiétude concerne bien sûr Renault mais elle touche bien évidemment toute la filière automobile française qui est directement impactée par le volume de production des constructeurs.

De nombreux fournisseurs sont aujourd'hui en

sous charge, la question de leur devenir est clairement posée. Nous l'avons déjà dit c'est le cas de la fonderie aluminium du Poitou mais c'est encore aussi le cas pour la fonderie fonte du Poitou, qui vient d'annoncer un PSE avec la clé la suppression de 105 emplois intérimaires auxquels s'ajoute la suppression de 18 emplois en CDI.

#### **Situation évidemment inacceptable !**

Pour autant les dégâts sociaux n'émeuvent pas nos dirigeants puisque sur ce cas précis, ils se sont contentés de nous faire savoir que « la situation des Fonderies du Poitou fait l'objet de toute leur attention ».

**Derrière la vitrine se cache donc bien autre chose que les résultats financiers annoncés en grandes pompes dans la presse. De la même manière, si les reculs sociaux imposés par les accords de compétitivité avaient pour vocation au maintien de l'activité industrielle, il n'en est rien.**

C'est le phénomène inverse qui s'est produit. Et force est de constater que les multiples financements publics ne permettent pas le développement de l'ingénierie et de la production nationale, mais alimentent les résultats financiers de l'entreprise !

La CGT réaffirme la nécessité de rééquilibrer les volumes de production entre les usines européennes, de concéder des investissements suffisamment conséquents pour produire dans des conditions sociales acceptables. Que notre ingénierie puisse se réappropriier les métiers et sa capacité d'innovation qui a fait le succès de Renault par le passé. Et de la même façon, l'investissement doit concerner plus largement l'ensemble de la filière automobile française.

Enfin, la CGT considère que Renault ne peut pas se focaliser sur un seul type de motorisation, mais de travailler au contraire à une offre moteur beaucoup plus étendue, permettant également d'attribuer une activité soutenue à l'ensemble de la filière.



# GROUPE RENAULT

119, rue du Point du Jour - 92109 BOULOGNE BILLANCOURT

Tél : 01 76 8 4.14.33 / 01 76 8 4.14.34.

[www.cgt-renault.com](http://www.cgt-renault.com) - e.mail : [usines@cgt-renault.com](mailto:usines@cgt-renault.com)

## Conférence de presse de la Coordination CGT Renault du 11 octobre 2018 au mondial de l'automobile

### Que restera-t-il de Renault et de la filière automobile en France ?

Les dirigeants des grandes entreprises ont coutume de dire qu'un problème particulier, une contrainte, doit devenir une opportunité.

Le dieselgate, puis les interventions visant les interdictions politiques du diesel sont devenus des opportunités pour la direction générale.

La baisse des ventes du diesel qui s'en suit leur permet de justifier la baisse des niveaux de charges des établissements de Renault en France, mais plus largement dans la filière automobile française.

Il est d'abord important de rappeler qu'en interne et bien avant le dieselgate, les ingénieurs, les techniciens ont alerté la direction de Renault sur la nécessité d'investir dans des systèmes de dépollution et notamment sur le diesel, requérant des investissements dans la recherche en adéquation avec un niveau de technicité et de qualification conséquent.

Avec le refus d'une baisse des marges (300 € par véhicule), les accords de compétitivité ont au contraire généré un départ massif de salariés avec leur savoir-faire (plus de 10 000 départs depuis 2013) fragilisant d'autant plus les secteurs de l'ingénierie tertiaire déjà affaiblis, notamment ceux travaillant dans ce domaine. Résultat, les systèmes de dépollution beaucoup plus soucieux de l'environnement ne font qu'à peine

voir le jour.

D'autre part, au moins en interne chacun connaît la surdité de Carlos Ghosn aux nombreuses sollicitations des salariés et des organisations syndicales qui, depuis un certain nombre d'années, demandent à travailler sérieusement sur le véhicule hybride.

Il a récemment modifié légèrement sa position, lorsque dans les Echos du 4 octobre, il indique que nous ferons « de l'hybride ou de l'hybride rechargeable... ». Mais il ajoute, « ... dans certains pays où ils sont comptés pour les bonus... et nous ne chercherons pas à prendre le leadership sur ces technologies ».

Choix donc récent et limité, couplé à l'affaiblissement considérable des moyens internes avec entre autres, le départ de nombreux salariés, techniciens et ingénieurs. Résultat, au mieux Renault ne sortira pas d'hybride avant 2020. Or depuis le début de l'année, les constructeurs qui compensent le mieux la baisse des ventes du diesel sont ceux qui proposent de l'hybride.

On peut donc affirmer que d'une part, les constructeurs automobiles portent une lourde responsabilité sur la pollution de la planète, du bien commun des hommes et des femmes de notre planète, obsédés par la seule rentabilité court-termisme offerte aux actionnaires.

Au-delà des décisions politiques sur l'interdiction du diesel (qui mériteraient elles aussi d'être débattues démocratiquement), les constructeurs dont Renault, portent avant tout la responsabilité de la baisse des ventes du diesel et à fortiori, l'enterrement de cette technologie qui selon nous, peut avoir encore de l'avenir.

D'autre part, l'obstination de Carlos Ghosn à ne pas vouloir étendre l'offre technique et notamment l'hybride (toujours pour des questions de rentabilité maximale), conduit à ce que la baisse des ventes du diesel soit compensée très largement par le moteur essence.

Ceci étant dit et au-delà de la plainte récurrente sur les effets de la baisse des ventes du diesel sur le niveau de l'activité de la filière automobile, un examen plus précis de la situation s'impose.

**Des résultats « financiers historiques »**

Vu des actionnaires, la situation financière de l'entreprise est « historique » pour reprendre la terminologie du service com de Renault.

5,2 milliards de résultat net, une marge opérationnelle de 6,6 %, un free cash-flow (trésorerie) de 945 millions d'euros... et plus d'1 milliard de dividendes versés aux actionnaires en 2018.

Et Carlos Ghosn affiche l'ambition d'aller encore plus loin « avec des profits multipliés par 3 d'ici la fin du plan en 2022 (par rapport à 2016) ... ». De la même manière, nos dirigeants nous annoncent de nouveaux records « historiques de ventes ».

A la baisse des ventes du diesel, s'est donc substituée une augmentation des ventes de l'essence. L'électrique n'étant encore que marginal.

**Alors où est le problème ? Avec un tel niveau de ventes, le niveau d'activité de la filière automobile devrait croître ?**

Surtout lorsque les accords de compétitivité, un « Contrat d'Activité pour une Performance durable », nous promettaient de faire « de ses usines françaises une référence pour l'ensemble du Groupe, avec des perspectives d'activité jusqu'à fin 2019 et au-delà... ».

Nous l'avons vu, « la performance », le taux de profit est au rendez-vous, mais qu'en est-il des volumes et des projets en R&D ?

**Le problème, c'est que le prétexte de la baisse des ventes du diesel masque l'amplification de la délocalisation des productions et de notre ingénierie.**

Comme le montre le tableau ci-dessous, la France ne produit plus que 19% de véhicules particuliers Renault sur la production totale Européenne (Turquie comprise), lorsqu'elle en produisait 53% en 2004.

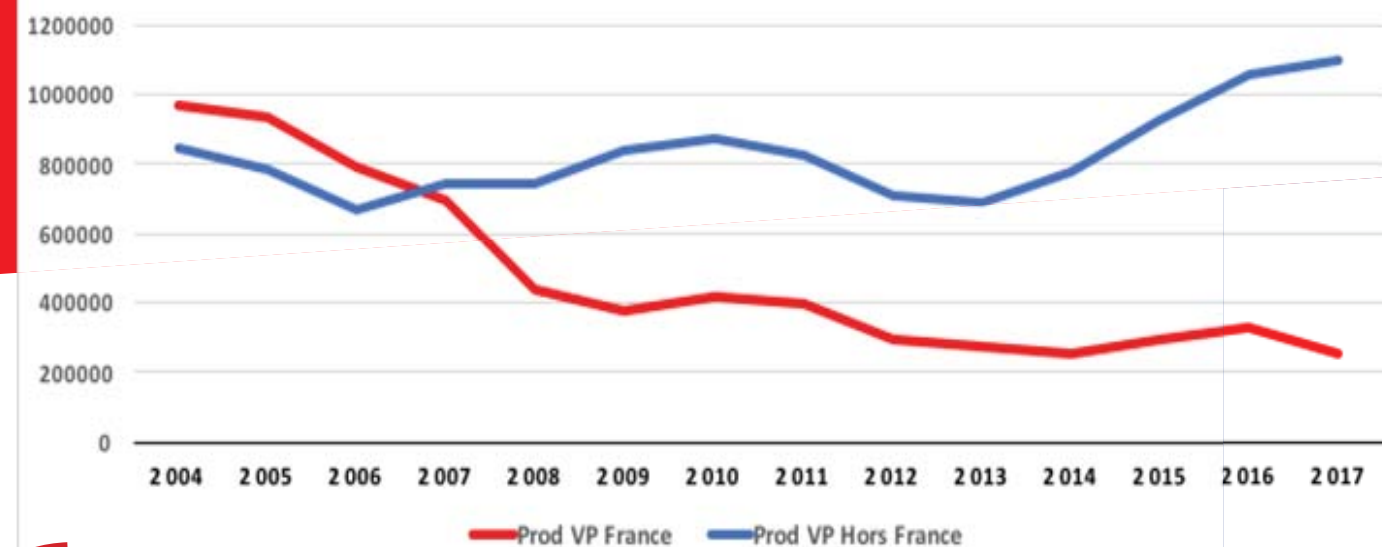
Il est utile de souligner qu'au démarrage du 1er accord de compétitivité en 2013, la production française de VP représentait 30% de la production totale Européenne, soit une baisse de 11% à fin 2017.

Entre 2012 et 2017, la production Européenne de VP Renault a augmenté 143 000 unités **et la France en a perdu 41 000.**

Entre 2007 (avant la crise) et fin 2017, la production Européenne de VP Renault a baissé de 88 000 unités quand la France en a perdu 440 000 !

Chiffres qui mettent aussi en évidence que contrairement aux apparences, l'internationalisation de Renault n'a pas profité au développement de sa gamme. L'augmentation historique des ventes du groupe résulte des ventes de DACIA (5,8 fois plus depuis 2005) et maintenant de Lada.

Evolution production VP Renault France et reste de l'Europe (Turquie comprise)



Le graphique montre 2 choses : La délocalisation des productions françaises vers les autres pays s'est amorcée bien avant la crise et ce dès 2006. Deuxièmement, les accords de compétitivité ont accentué le processus de délocalisation. A l'évidence, la baisse de production française n'a rien à voir avec la baisse de ventes du diesel. Concernant l'utilitaire, la production française à

fin 2017 est à 100 000 unités de plus qu'en 2007, mais en intégrant l'arrivée du Trafic à Sandouville et la fabrication pour les partenaires d'environ 100 000 VU. Là aussi, les ventes de Renault proprement dit n'ont pas progressé depuis la crise. Elles ont même diminué par rapport à 2004.

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017 partenaires
Batilly	108 226	117 685	123 192	119 725	98 973	59 503	80 783	106 492	101 822	92 811	108 943	126 454	132 824	130 608	39 488
Maubeuge	231 738	211 804	193 121	185 715	178 602	113 485	139 204	146 921	133 611	137 175	137 999	151 064	162 254	164 241	29 000
Luton	35 802	31 903	23 854	24 878	23 593	27 419	33 343	13 684	15 644						
Barcelone	59 897	74 511	58 949	67 561	55 996	19 902	35 140	62 928	51 805	67 517					
Sandouville											52 084	99 237	121 655	135 367	27 982
Prod VU France	435 663	435 903	399 116	397 879	357 164	220 309	288 470	330 025	302 882	297 503	299 026	376 755	416 733	430 216	96 470
															Sans partenaires 333 746

Enfin, le développement véhicule de l'ingénierie continue d'être délocalisé dans les RTX. A ce propos, Carlos Ghosn vient de réaffirmer que son « intention est de permettre à chaque région de mener complètement des projets d'ingénierie. Il faut effectivement permettre aux centres de recherche locaux d'avoir tous les moyens en main. Il faut avoir non seulement des gens qui connaissent le terrain, mais surtout des ingénieurs qui peuvent assumer toute la responsabilité du projet... » (open discussion avec des nouveaux embauchés 04/10/18).

Ceci explique pourquoi les 1 400 embauches dans l'ingénierie annoncées en juin, n'étaient pas destinées à remplacer ceux qui vont partir ou renforcer les équipes en sous-effectif mais à recruter « ... des profils différents, de spécialistes des motorisations électriques ou hybrides, des systèmes d'aide à la conduite ou des données, ainsi que d'informaticiens et de développeurs... ». Ce qui est cohérent avec ce qu'affirme C. Ghosn dans les Echos du 2 octobre lorsqu'il évoque un

axe de transformation majeur de l'Alliance, répondant à l'évolution du marché : **« Ces services peuvent générer davantage de revenus et de rentabilité que le reste de nos activités ». Nous sommes en droit de nous interroger du devenir de Renault en France, et plus globalement de la filière automobile !**

Quelles perspectives avons-nous ? Pour la production on annonce de faire de la France « un pôle d'excellence du véhicule électrique de Renault dans l'Alliance » mais avec quels moyens ? D'autre part, les prévisions de vente annoncées semblent bien démesurées vis à vis des ventes actuelles des véhicules électriques. Et quand bien même les volumes seraient-ils au rendez-vous, ils sont très inférieurs aux productions délocalisées. L'avenir de l'usine de Cléon est alors bien compromis quand on sait qu'elle ne fabrique à l'heure actuelle que des moteurs diesel et encore peu d'électrique.

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017 (avec Micra)	2017	2012/2017	2007/2017
Douai	469 510	418 126	327 832	309 159	168 107	165 198	194 202	177 156	138 613	115 429	109 121	133 559	163 000	156 943	156 943	18 330	-152 216
Dieppes	13 686	16 541	9 709	13 123	6 581	4 021	4 892	2 862	1 970	5 217	5 774	5 111	4 830	4 501	4 501	2 531	-8 622
Flins	269 175	326 706	336 605	232 663	159 618	140 774	148 524	147 971	115 831	129 884	119 243	146 864	160 545	186 882	92 816	-23 015	-139 847
Sandouville	217 148	170 495	119 159	142 995	104 810	63 310	69 141	64 906	40 632	25 394	20 586	5 921	0	0	0	-40 632	-142 995
Prod VP/France	969 519	931 868	793 305	697 940	439 116	373 303	416 759	392 895	297 046	275 924	254 724	291 455	328 375	348 326	254 260	-42 786	-443 680
Palencia	288 727	261 350	209 592	176 698	164 794	255 280	261 994	239 577	202 399	142 749	133 881	210 292	332 381	293 373	293 373	90 974	116 675
Valadoid	229 386	166 872	79 426	104 467	93 150	94 808	95 103	97 794	83 744	124 944	209 865	257 510	252 770	252 398	252 398	168 654	147 931
Novo Mesto	131 646	177 951	152 991	200 187	197 843	212 679	211 413	174 119	130 949	93 733	118 591	129 428	133 705	189 850	189 850	58 901	-10 337
Bursa	198 025	179 657	228 590	263 646	286 695	277 761	307 000	313 190	291 604	330 546	318 198	332 240	340 003	365 002	365 002	73 398	101 356
Prod VP Hors France	847 784	785 830	670 599	744 998	742 482	840 528	875 510	824 680	708 696	691 972	780 535	929 470	1 058 859	1 100 623	1 100 623	391 927	355 625
Total VP Europe	1 817 303	1 717 698	1 463 904	1 442 938	1 181 598	1 213 831	1 292 269	1 217 575	1 005 742	967 896	1 035 259	1 220 925	1 387 234	1 448 949	1 354 883	349 141	-88 055
Prod VP France/ sur VP Europe	53%	54%	54%	48%	37%	31%	32%	32%	30%	29%	25%	24%	24%	24%	19%	-11%	-30%