

La direction générale de Renault et le gouvernement confirment un nouveau dépeçage de Renault en France.

Lors du CCSE d'hier soir, la direction générale a hier confirmé la suppression de près 5 000 emplois CDI en France sur les 15 000 salariés qu'elle entend supprimer dans le monde.

Sur les près de 20 % de baisse de capacité de production, la France paiera le plus lourd tribut avec :

- La fermeture à court terme d'au moins 4 établissements avec plus la suppression de plus 3 500 CDI, sans compte les intérimaires.
- Des gains de productivité de 14 % avec 80 véhicules produits par an et par personne.
- La délocalisation et l'externalisation d'une part importante de l'ingénierie Renault Française vers les RTX, les ingénieries dites à bas coût, avec la suppression de plus 1 500 CDI sans compte les prestataires la suppression de plus la moitié des prestataires (plus de 6 000 sur les sites du Techno centre et Lardy).

Ailleurs dans le monde, il n'est question que de suspendre des projets d'extension et d'investissements comme ceux prévus au Maroc ou encore en Roumanie.

Hier soir, les 3 directeurs de l'ingénierie, de la fabrication et des achats ont présenté sur moins d'1 heure « *leur plan d'économie de plus 2 milliards sur 3 ans* ». Et pour ne pas avoir à répondre aux questions des élus, Ils ont ensuite quitté la réunion !

Ils ont précisé que ce plan avait été « *travaillé avec les membres du comité exécutif du groupe* », ce sont donc les seuls à avoir pu informer la presse de ce projet.

On connaît que trop bien le scénario :

- En première étape et par presse interposée, elle popularise le pire. Elle génère chez les salariés de ces établissements la peur de perdre son emploi et chez les autres, le sentiment d'être épargnés.
- Dans un 2^e temps et pour rendre la chose « *acceptable* », la direction explique que la situation n'est peut-être pas si dramatique que cela, que les modalités peuvent être négociées sur un temps un peu plus long, que les salariés pourront aller travailler dans d'autres établissements de Renault, quand bien même ils habitent à une centaine de km.
- Et la dernière étape, c'est finalement la fermeture effective qui est ainsi obtenue et la poursuite du dépeçage de l'entreprise jusqu'à sa disparition.

Et c'est justement le scénario qui s'est confirmé hier.

La fermeture des 4 établissements, la Fonderie de Bretagne, Choisy, Dieppe, Flins et le transfert de Maubeuge sur Douai, ont été présentés comme des hypothèses qu'elle dit mettre en discussion avec les organisations syndicales pour :

- Céder si possible la Fonderie De Bretagne à repreneur (Près de 400 CDI)
- Transférer les activités de Maubeuge sur l'usine de Douai (1 500 CDI)
- faire de Flins, avec 1 600 suppressions de CDI (sur 2 600) « *un centre d'écosystème d'économie circulaire* » en intégrant l'activité de Choisy (près de 300 CDI)
- réfléchir à une conversion de Dieppe à la fin de vie de l'A110 (près de 400 CDI)

Autrement dit, après avoir décidé, la direction entend obtenir l'approbation des organisations syndicales ! Ce qu'elle n'aura pas avec la CGT !

Il est utile de préciser par ailleurs que ces 5 000 suppressions d'emplois vont entraîner mécaniquement des milliers suppressions d'emplois dans la filière automobile, chez les fournisseurs, les équipementiers. Mais aussi au sein de toutes les entreprises de services qui travaillent pour Renault.

Et les collectivités locales ou territoriales vont perdre une part importante de leur financement, après largement financer Renault tout au long de ces dernières années.

Il faut le dire clairement : Si le projet de la direction soutenu par l'état devait aboutir, c'est l'existence même de Renault à court terme qui est posé.

- **En fermant la Fonderie de Bretagne, parce qu'il n'y aura pas de repreneur, la direction confirmera la délocalisation des activités qui ont été délestées en Espagne et au Portugal** après l'incendie de ce site.

Renault entend poursuivre le train des délocalisations avec une part importante des productions de fonderie en dehors de l'hexagone et qui sont destinées en partie à l'usine du Mans.

Ce qui reviendrait à dilapider les 200 millions d'investissements engagés sur le site , avec plus de 20 millions d'€ de fonds publics des collectivités locales et territoriales qui ont été consentis à Renault.

- **En supprimant le montage de véhicules sur l'usine de Flins, c'est la mort assurée de cette usine.** Ce n'est pas l'activité de Choisy, la fabrication de masques ou le montage d'éléments de batteries qui pourront pérenniser une activité sur une surface aussi grande . Et cela pose alors l'avenir en interne à Renault de l'activité de Choisy.

En fermant Flins, Renault se prive d'une usine capable de fabriquer le corps de gamme de Renault en France, des véhicules populaires des segments A et B produits en grand volume.

En fermant Flins, la direction valide la fabrication de la Kwid Électrique produite en Roumanie pour être ainsi réimportée en France. C'est un non-sens économique mais aussi écologique !

- **Pour Dieppe personne n'est dupe.** Qui peut croire à une quelconque reconversion quand les entreprises en France ferment les unes après les autres !
- **L'usine de Douai devrait se limiter à la fabrication de 2 véhicules électriques de gamme supérieure à la Zoé** vendus respectivement entre 40 000 et 70 000 €, et à la fabrication d'utilitaires légers venant de Maubeuge.

Avec un prix de 30 000 € et un bonus de 6 000 €, la production de la Zoé a plafonné à 64 000 unités produites sur Flins en 2019. Il est alors évident que les volumes des 2 véhicules électriques vont être riquiquis et en deçà des volumes de la Zoé. Et donc pas de quoi assurer des volumes au regard des capacités de production de l'usine de Douai.

On peut affirmer sans aucun problème que le niveau des Véhicules Électriques fabriqués en France et annoncés par Macron ne repose sur aucune réalité concrète.

L'arrivée des volumes VU de Maubeuge ne sera pas non plus au niveau de ce qu'ils ont été en 2019. Tout simplement parce que la direction générale a décidé de faire produire au Maroc l'équivalent du futur Kangoo en Low-cost. Un Kangoo bas de gamme actuellement produit sur Maubeuge. Douai serait donc en concurrence avec le Maroc....

Dans ces conditions et à court terme, la direction viendra nous expliquer qu'au vu des volumes, Douai est surdimensionné avec des coûts fixes trop importants.

La baisse des volumes va impacter alors les autres usines françaises.

Dans le moins mauvais des cas et avec le projet tel qu'il est aujourd'hui, c'est une baisse comprise entre 15 et 20 % de volumes pour les usines du Mans et de Cléon et bien sûr pour la filière automobile française.

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 ?

Quel avenir pour Renault, si sa production française se réduit aux véhicules utilitaires, eux-mêmes mis en concurrence avec l'usine Marocaine !

Enfin, qui peut penser le maintien d'un constructeur comme Renault avec une gamme aussi réduite.

- La Twingo (pour combien de temps ?), la Clio et le Captur, toutes produites en Turquie, Slovénie et Espagne, et y compris les versions hybrides.

Pour la CGT, il est clair que la direction de l'entreprise et le gouvernement organisent la mort de Renault à plus ou moins long terme avec toutes ses conséquences pour la filière automobile française.

De l'argent il y en a encore dans l'entreprise et les 5 milliards de prêts garantis par l'État doivent permettre le financement d'une stratégie industrielle Française au service du progrès social. C'est le sens des propositions de la CGT. Il est possible et indispensable de développer et d'utiliser au mieux, l'ingénierie et l'outil industriel de Renault en France :

- **En rééquilibrant les volumes de fabrications des usines Renault** à travers le monde la France peut produire au moins 1 million de voitures en France tout en conservant des marges honorables.
 - En relocalisant des Clio, des Mégane vendues majoritairement en France
 - En localisant une partie des hybrides (Clio, Captur) et VE (Twingo) fabriqués en Espagne et Turquie.
 - En fabriquant les 150 000 Sandero et Duster vendus en France
 - Propositions qui permettraient d'alléger les usines Turques et Espagnoles notamment, qui travaillent a minima 6 jours sur 7. Et qui diminuerait par la même occasion l'empreinte carbone et les coûts fixes des usines françaises.
- **En investissant 400 millions sur le site de Flins** pour produire à très court terme, un petit véhicule électrique populaire sur la base d'une plateforme dédiée à l'électrique pouvant être vendue moins de 10 000 € avec les aides annoncées par le gouvernement. Les projections qui ont été faites tablent sur une production de 100 000 véhicules annuels.
 - Plateforme avec propulsion arrière, qui existe et qui a été conçu par des ingénieurs de Renault et sur laquelle, on peut fabriquer un autre véhicule de segment B (Clio) et un petit véhicule utilitaire, dit derniers Km. Projet qui a été validé par les équipes de direction en 2016
 - Technologies de plateforme qui par ailleurs, va être utilisée par les autres constructeurs sur les segments A et B et qui constituent les plus gros volumes de ventes en Europe.
- **En réintégrant au sein de notre ingénierie Renault** des activités pour se réapproprier des métiers et conserver la maîtrise technologique mais aussi pour que Renault puisse redevenir un constructeur innovant.

Ce sont quelques exemples des propositions que la CGT a travaillées avec des salariés de Renault et qui sont disponibles sur son site et application Internet www.cgt-renault.com. Elles ne sont pas à prendre ou à laisser. Elles sont la base de ce que peut être une stratégie industrielle.

Déjà, des ingénieurs, des techniciens de Renault nous ont fait part de leur intérêt à ces propositions. Et c'est aussi le cas de différents élus politiques, soucieux du maintien d'une industrie française en France.

La CGT appelle bien sûr les salariés à se saisir eux-mêmes de ces questions, à prendre leur avenir en main. C'est l'affaire de tous les salariés, de toutes les catégories professionnelles et de tous les établissements de Renault. D'ores et déjà, nous les appelons à échanger, à discuter pour que nous soyons le plus nombreux possible à défendre l'avenir de l'industrie automobile française.

Mais c'est aussi l'affaire des populations plus globalement. En liquidant la filière automobile française, toutes les activités qui gravitent autour de la fabrication de voitures sont impactées et c'est aussi l'assèchement des budgets des collectivités local et territorial.

Partout dans les territoires où Renault est implanté, la CGT va organiser des débats publics en invitant les salariés, les populations et les politiques pour débattre de ce que doit être une industrie automobile française et ce à quoi doivent servir les fonds publics.

Le combat ne fait que commencer.