

# Une stratégie industrielle au service du progrès social et de la préservation de la planète !

1



2020

ment à la pollution de la planète. Tout comme le manque d'investissements pour une gamme automobile la plus décarbonée possible (systèmes de dépollution, VE, Hybrides...) et accessibles au plus grand nombre.

**En 2019, Renault produit moins de 17% de ses véhicules particuliers en France. D'ici 2022, Renault ne produira plus aucun thermique VP (hormis Kangoo et Trafic) ou hybride.**

Au cours de ces 30 dernières années, la stratégie financière mise en œuvre par les dirigeants de Renault est centrée sur « la création de valeur » au service des actionnaires et de leurs mandataires (les dirigeants de l'entreprise). Stratégie à courte vue, aveuglée par des niveaux de rentabilité toujours croissants aux incidences mortifères. Dans cette voie et depuis des années, Renault exerce un double dumping social et environnemental à l'encontre des salariés de l'entreprise à l'échelle internationale.

**Depuis 2004, la filière automobile Française a perdu 120 000 emplois, dont plus de 26 000 chez Renault.**

Stratégie socialement suicidaire pour Renault et la filière automobile française, qui s'est concrétisée par des externalisations et des délocalisations avec des fermetures d'usines, des milliers de suppressions d'emplois,

des pertes de savoir-faire et de qualifications. Les salariés de tous les pays sont tenus de s'aligner sur ceux les plus arriérés en matière de conditions sociales (conditions et temps de travail, salaires, précarité...) pour espérer conserver leur emploi pour un temps court...

La baisse du pouvoir d'achat grandissante de la population explique d'une part le recul des ventes des véhicules neufs et le vieillissement du parc automobile français (+ de 10 ans). Une part importante des 39 millions de voitures circulent en France avec des motorisations anciennes.

Stratégie suicidaire pour l'environnement. Renault réimporte une part toujours plus importante de véhicules particuliers (plus de 270 000 en 2018) fabriqués dans des pays à énergie très carbonée (le charbon en Turquie notamment). Cela s'ajoute à l'impact environnemental résultant de l'acheminement de ces véhicules le plus souvent par camion vers la France.

L'achat de composants et de batteries dans les pays les plus carbonés du monde (Chine, Bulgarie, Pologne...) participe forte-

Le sous-investissement en R&D et la politique de réduction des coûts a entraîné une dégradation de la qualité et de la durée de vie de nos véhicules. Le refus d'investir dans des systèmes de dépollution efficaces a donné lieu au scandale du « Diesel » avec ses conséquences environnementales (et de santé publique) et sociales avec une érosion des ventes. Ce sont les salariés qui en payent le prix avec une baisse de l'activité industrielle conjuguée au chômage et aux suppressions d'emplois !

La course au gigantisme par le biais d'Alliance et de prise de participation, la standardisation des composants et la suppression des doublons, l'obsession de marge à 2 chiffres par véhicule..., relèvent d'une stratégie qui trouve aujourd'hui ses limites comme le révèlent les résultats financiers 2019.

## DISCUTONS-EN !

Tout au long des prochaines semaines, la CGT va diffuser par tracts, sur son site internet et sa web application smartphone, ce que devrait être une stratégie industrielle au service du progrès social et de la préservation de la planète. On ne peut pas répondre aux problématiques environnementales sans résoudre les questions sociales.

Toutes les propositions défendues par la CGT prennent en compte ces deux dimensions, pour Renault mais aussi pour toute la filière automobile française.

La nécessaire amélioration des conditions sociales (conditions et réduction du temps de travail, salaire en hausse...) avec entre autres, l'embauche des intérimaires et prestataires, est bien entendu un préalable à plus de justice sociale, mais aussi à la capacité à pouvoir offrir des véhicules de qualité.

Il n'y a pas de réponse unique aux besoins de mobilité soucieuse de l'environnement. En fonction des besoins, il y a des complémentarités à développer entre véhicules électriques, thermiques et hybrides, mais aussi entre réponses individuelles et collectives (transports en commun). **C'est le thème du 2<sup>ème</sup> tract CGT.**

**Le 3<sup>ème</sup> tract évoquera l'urgence à rééquilibrer les volumes de production** entre toutes les usines des pays où Renault est implanté avec des conditions sociales identiques, même groupe, même statut. 350 000 véhicules supplémentaires peuvent être fabriqués dans nos usines françaises, au plus près des marchés où ils sont vendus. C'est bon pour l'environnement et l'emploi avec l'embauche de 4 000 CDI dans la filière.

**Le 4<sup>ème</sup> tract argumentera sur la nécessité de développer une gamme de véhicules hybrides familiaux et pour le véhicule utilitaire**, avec des moteurs thermiques adaptés. Des hybrides parallèles plus performants pour les grandes routières avec beaucoup de longs trajets. Des hybrides séries plus performantes en usage polyvalent. Le moteur thermique est



l'avenir de la mobilité électrique, car il rend l'électrification pour l'usage quotidien possible sans batteries lourdes, chères, et peu écologiques. Fabrication des moteurs entre la filière automobile française et les autres usines du groupe.

**Le 5<sup>ème</sup> tract sera consacré à la production d'un petit véhicule électrique populaire dédié à l'usage quotidien**, produit en France à moins de 15 000 € (sans aide gouvernementale) pour des petits trajets. Les ingénieurs Renault l'ont déjà fait, il s'appelle « EV3 ». Il est innovant, pouvant être développé au segment B (Clio). Nous montrerons l'aberration sociale et écologique de réimporter une Kwid électrique de Chine.

**Le 6<sup>ème</sup> tract apportera des arguments qui justifient le développement d'une filière de fabrication de batteries françaises avec de l'énergie décarbonée**, permettant de développer l'emploi, et d'assurer aux constructeurs français la maîtrise technologique.

**Le 7<sup>ème</sup> tract abordera la possible utilisation des bio-carburants pour moteurs thermiques.** L'avenir n'est pas qu'aux moteurs essence. Les moteurs à allumage par compression ont aussi un avenir. Ils ont par nature un rendement supérieur de 20 à 25 % et des émissions de CO<sup>2</sup> bien plus faibles.

**Le 8<sup>ème</sup> tract insistera sur la nécessaire qualité de nos véhicules, leur durabilité avec des coûts d'entretiens abordables.** Mais aussi la déconstruction des véhicules sur les chaînes de montage qui ont servi à les monter.

**Le 9<sup>ème</sup> tract décrira la nécessité de s'appuyer sur un réseau commercial robuste**, intégré et beaucoup mieux connecté à la logistique de Renault.

Enfin, la CGT abordera **dans un 10<sup>ème</sup> tract des modes de financements innovants pour l'achat de véhicules neufs et d'occasion**, mais aussi de location. Financements à construire avec RCI banque.

**D'autres documents, plus enrichis, seront aussi disponibles sur notre site et application CGT Renault.**

**La CGT appelle l'ensemble des salariés à participer à ce débat.**

**NOTRE AVENIR :  
UNE MOBILITE  
POPULAIRE  
ET RENEUVELABLE**

[www.cgt-renault.com](http://www.cgt-renault.com)

