

Rééquilibrer les volumes de production pour répondre aux enjeux

3 environnements, sociaux et sociétaux

la
cgt
Renault

2020

1 million
de Renault
produites
en France et
l'embauche
de 4000 CDI

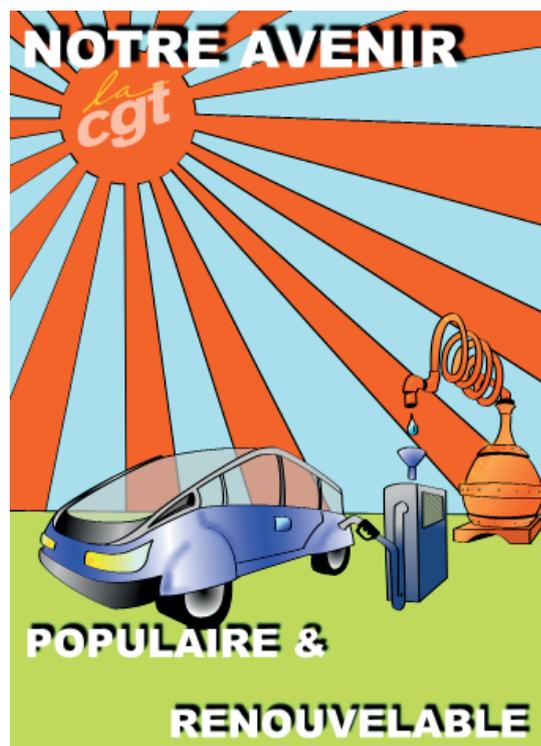
La direction de Renault évoque les normes de sécurité et de dépollution comme une contrainte l'obligeant à consentir à des investissements colossaux.

Dans le même temps, l'entreprise se vante d'être respectueuse de l'environnement, notamment avec l'électrification de sa gamme. Mais il ne suffit pas de se prétendre vertueux écologiquement pour l'être réellement. Ni d'afficher sans cesse « la qualité du dialogue social » pour répondre aux enjeux sociaux.

Il est nécessaire de prendre en compte tout le cycle de vie d'un véhicule, ainsi que les conditions de fabrication et son utilisation, pour mesurer objectivement ce qui est vertueux ou ne l'est pas.

Produire au plus près des marchés où l'on vend est une première réponse pour répondre aux enjeux énoncés.

Le rééquilibrage des volumes de production à travers le monde est alors nécessaire et possible.



Quand les capacités de production des usines françaises sont sous-utilisées (avec chômage, renvoi des intérimaires...), les usines turques et slovènes par exemple, fonctionnent bien au-delà de leurs capacités de production avec des conditions sociales déplorable.

La CGT propose

- **Un rééquilibrage des volumes de production avec des conditions sociales décentes pour tous les salariés du groupe :**

Pour la seule année 2018, 244 000 Renault et 141 000 Dacia ont été produites en Turquie, en Slovénie, en Roumanie et en Espagne pour être réimportées en France. Véhicules produits dans des pays, notamment la Turquie, où l'énergie est particulièrement carbonée (la production électrique au charbon est en hausse). A cela s'ajoute le transport routier des véhicules réimportées en France.

Parmi les 10 meilleures ventes de véhicules en France en 2018, 4 modèles sont des véhicules Renault-Dacia. Ainsi, la Clio IV, la Sandero et le Duster, parmi les modèles les plus vendus en France, sont largement produits en Europe hors France mais aussi à l'extérieur de l'Europe.

S'il y a nécessité de rééquilibrer les volumes des activités montage, c'est aussi vrai pour les activités mécaniques. Les groupes motopropulseurs essence sont presque totalement délocalisés ainsi qu'une part importante de diesel, notamment en Espagne, Turquie et Roumanie. L'activité châssis est concernée de la même manière. Relocaliser une part de ces activités au plus près des usines de montage françaises permettra d'impulser de l'activité et donc de l'emploi.

Outre les retombées positives pour le climat, relocaliser une part de Dacia, de Clio, de Mégane ou Captur en France permettra d'avoir un impact sur l'emploi chez Renault mais aussi pour toute la filière automobile française avec l'embauche de plus de 4 000 CDI !

- **Un rééquilibrage des volumes de fabrications aux investissements limités pour des retombées sociales positives pour le pays :**

Les investissements supplémentaires nécessaires dans nos usines françaises ne dépasseraient pas 60 millions d'euros par an sur 4 ans avec une augmentation des coûts variables jusqu'à 80 millions d'euros en 2025. Une goutte d'eau face aux 4,8 milliards d'euros siphonnés par les actionnaires depuis 2013.

- **Un investissement aux multiples bienfaits pour l'emploi dans la filière automobile française :**

L'embauche de 4 000 CDI a minima, engendre des cotisations sociales supplémentaires qui renforcent le financement de la protection sociale (sécurité sociale, retraite...).

Plus d'emplois génèrent un entrainement de l'activité économique (augmentation de la consommation de 300 à 400 millions d'euros par an) avec de l'emploi à la clé dans d'autres secteurs d'activités.

Limiter les réimportations réduit le déficit de la balance commerciale d'au moins 120 millions.

Enfin, la fabrication d'une part de la gamme Dacia en France n'aurait qu'un impact limité ne dépassant pas une centaine d'€ par véhicule.

- **Même groupe, même statut social !**

Les usines turques et roumaines étant chargées supérieurement à leurs capa-

cités, les conditions sociales dans lesquelles les véhicules sont produits sont particulièrement difficiles.

En Turquie, où est assemblée la Clio V, le temps de travail hebdomadaire est de 45 heures. Les salariés Renault de l'usine de Bursa travaillent tous les jours de la semaine, dimanche inclus. En Slovénie, où sont produites la Twingo et la Clio, la durée hebdomadaire du travail est fixée à 40 heures, pouvant aller jusqu'à 48 heures avec les heures supplémentaires.

Raisons pour lesquelles, la CGT revendique un rééquilibrage des volumes de fabrication en instaurant un statut unique pour tous les Renault : même groupe, même statut à conditions sociales identiques.

La coopération et la complémentarité doivent prendre le pas sur la concurrence organisée entre les usines et les sites Renault à travers le monde.

Les 35 puis les 32 heures doivent être la référence horaire pour tous les Renault à travers le monde. L'amélioration des conditions de travail et la parité du pouvoir d'achat doivent être un objectif à court terme pour tous nos collègues turcs, slovènes, roumains, espagnols ou marocains...

	Production en France 2018	Production Europe hors France 2018	Production totale Europe	Ventes France 2018*
Clio IV (Renault)	73 966	292 041 (Turquie - Bursa)	439 402	123 658
		73 395 (Slovénie - Novo Mesto)		
Sandero (Dacia)	0	42 146	42 146	70 077
Duster (Dacia)	0	236 920	236 920	46 931
TOTAL	73 966	644 502	718 468	240 666
Captur	0	229 741	229 741	67 396
Kadjar	0	114 632	114 632	27 176
Mégane	0	85 161	85 161	45 434

SOURCE ATLAS 2019

Plus de 350 000 véhicules supplémentaires peuvent ainsi être fabriqués en France dans un délai court. Renault France pourrait ainsi fabriquer au total plus d'1 million de véhicules.

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

www.cgt-renault.com

