

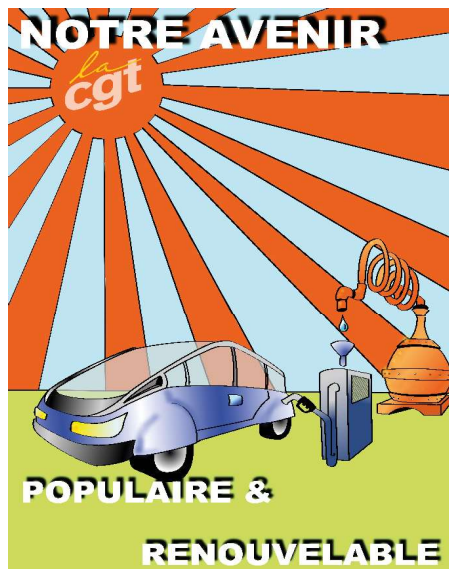


Renault doit satisfaire aux besoins de mobilité de tous en répondant aux enjeux environnementaux, sociaux et sociétaux avec plus d'un million de voitures produites en France

Après les deux accords de compétitivité des années 2013 et 2016 (Cap 2020), la direction engage à partir du mois de mars 2020 des discussions sur un accord à l'échelle du groupe et en même temps, dans chacun des établissements de Renault France, filiales comprises.

Au niveau du groupe, la direction affiche clairement ses ambitions de revoir à la baisse l'ensemble de la couverture sociale de Renault (temps de travail, congés spéciaux, heures de franchise, majorations de nuit et d'heures supplémentaires, prime de départ à la retraite, prime d'ancienneté, grilles de salaires...) pour tous les salariés du Groupe Renault France, toutes catégories confondues. Un accord visant à cadrer les conditions sociales au plus faible niveau au-delà duquel les établissements de Renault ne pourront pas aller. Il s'agit d'adapter une nouvelle convention collective* unique de la métallurgie à Renault, que le patronat de la branche espère bien faire signer par les autres organisations syndicales avant juin 2020.

Au niveau local, et au nom de la « compétitivité », la direction vise à aligner chaque établissement français (ingénierie et filiales comprises) sur les conditions sociales des pays les plus affai-



blis socialement (Turquie, Maroc, Espagne, Slovaquie, Roumanie, Chine...), avec toujours plus de travail, moins de salariés, moins de salaire...

Il y a urgence à tourner le dos à la logique financière de court-terme mise en oeuvre par les dirigeants de Renault au profit unique des actionnaires, via les délocalisations et moins-disant sociaux.

La CGT défend des propositions cohérentes et étayées permettant de répondre à la nécessaire réindustrialisation de notre pays et satisfaire ainsi les besoins de mobilité avec des réponses technologiques multiples.

La CGT soutient qu'il est possible de fabriquer plus d'1 mil-

lion de véhicules Renault en France à courte échéance, pour répondre aux enjeux sociaux, sociétaux et environnementaux. Un développement de l'industrie automobile française (production et ingénierie) qui se conjugue au développement de l'emploi en CDI.

Au fil des prochains mois, la CGT reviendra plus en détail sur chacune des propositions synthétisées dans ce tract, pour les mettre en discussion et les affiner avec le plus grand nombre.

Ce projet industriel et social, répond à l'intérêt du monde du travail. Il peut se concrétiser si toutes les catégories professionnelles s'en saisissent et se mobilisent pour l'imposer.

Tous ensemble, prenons notre avenir en main !

* La patronat de la métallurgie a engagé des discussions depuis plus de 2 ans, pour aller vers une convention collective unique. Convention qui revoit drastiquement à la baisse les droits des salariés et qu'il espère ratifier par les autres organisations syndicales représentatives pour la fin du 2ème semestre. Pour en savoir plus, voir le site <https://ftm-cgt.fr/>



CONDITIONS DE TRAVAIL, MAITRISE DES MÉTIERS ET QUALITÉ : 3 CONDITIONS INTRINSÈQUES POUR RÉPONDRE AUX BESOINS DES CLIENTS

Les coûts de garantie montrent une détérioration continue de la qualité des véhicules du groupe livrés aux clients. En 2019, ils devraient encore augmenter et dépasser les 700 millions d'€ contre 345 millions en 2012.

Associés aux rebus, arrêts de chaîne, retouches en tout genre... la qualité va représenter assurément un gaspillage de plus d'1 milliard d'€ pour la seule année 2019. Autant de manque à gagner pour l'investissement !

Ces problématiques renvoient aux tares fondamentales de l'entreprise et des fournisseurs qu'il est urgent de solutionner :

- Notre ingénierie doit disposer de temps suffisant pour concevoir, tester ses idées, ses développements produits bien en amont de la production.
- En secteurs de fabrication, les opérateurs, les techniciens... doivent disposer du temps nécessaire pour exercer au mieux leur activité intégrant des temps de repos et de respirations qu'ils n'ont plus.

Pour chacune de ces activités, il y a nécessité :

☞ D'apporter les investissements (formations comprises) qui s'imposent au regard des demandes des salariés eux-mêmes.

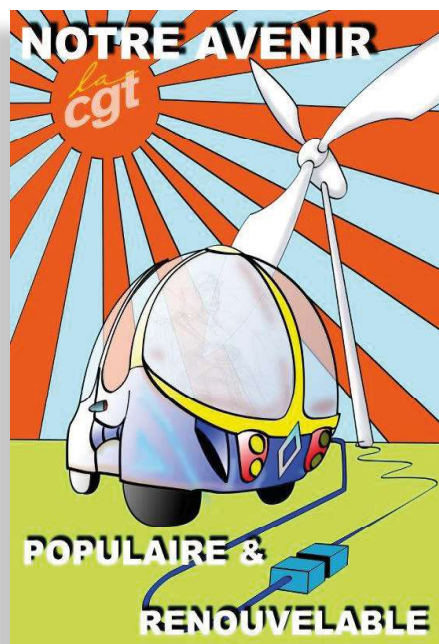
☞ De renforcer les effectifs CDI (avec l'embauche des intérimaires et prestataires) assurant la permanence des équipes et l'appropriation des métiers.

☞ De considérer les critères de qualité des salariés (de l'ouvrier aux ingénieurs) comme la condition incontournable pour valider la mise en fabrication et la ventes de nos produits. Et de prendre en compte les remontées du réseau commercial.

☞ De mettre fin à la mise en concurrence des salariés pour recréer des collectifs de travail, où la coopération devient l'aiguillon des organisations du travail.

☞ De reconnaître les qualifications de l'ensemble des catégories professionnelles, salariales, promotions...

Il ne peut pas y avoir de « qualité » sans capacité à



pouvoir bien faire son travail et sans de bonnes conditions sociales...

Des voitures de qualité, durables, à prix de vente raisonnable, à faible coût d'usage (consommation et entretien) sont des conditions indispensables pour répondre aux besoins des clients et les satisfaire.

Mais c'est aussi éviter les gaspillages, préserver l'environnement, les ressources de la planète et prendre en compte les dimensions sociales (emplois, qualifications...).

PRÉSERVER SA CAPACITÉ D'INNOVATION, SA MAITRISE DES TECHNOLOGIES... ET SON INDÉPENDANCE !

Pour assurer sa capacité d'innovation, ne plus être contraint aux prix des équipementiers avec l'achat complet de systèmes et garantir un niveau de qualité optimal :

- **Renault doit réintégrer des activités de conception**, de fabrication voire les deux selon les activités, pour avoir une plus grande maîtrise dans la chaîne de valeur.
- **Pour l'ingénierie, Renault peut reprendre en**

main, une partie de la conception et de validation des sièges, des pièces plastiques, de l'aide au pilotage, frein de parking et préventions des chocs, des pompes à chaleurs, du freinage électrique... Et bien entendu des technologies du véhicule électrique, des hybrides et de l'électronique de puissance.

• **Pour les usines de montage, la fabrication des câblages est un enjeu ma-**

jeur pour la maîtrise de cette technologie et notamment pour les véhicules électriques et hybrides. Tout comme la fabrication et la peinture des boucliers...

• **Pour les usines de mécanique, la maîtrise et la fabrication des châssis et parties roulantes**, des groupes moto propulseurs hybrides, avec moteur thermique et électrique couplés (EV, HEV et PHEV) est un impératif pour Renault.

POUR UNE FILIÈRE BATTERIE FRANÇAISE AVEC SAFT

Pour ne plus être dépendant des coréens ou des chinois, la France doit se doter d'une filière batterie en coopération avec les constructeurs Renault, PSA, la fabricant Français de batterie SAFT et le CEA pour assurer la R&D et la fabrication sur le sol national.

La France est le pays le plus décarboné du monde. Une fabrication française aura un impact environnemental important dans le cycle de vie d'un véhicule.

Renault et PSA ont les moyens de garantir des volumes suffisants pour assurer les investissements nécessaires.

Si Renault est revenu à la table des négociations avec Saft, PSA et l'état, elle doit s'engager fermement et assurer ainsi la souveraineté nationale en matière de technologie des batteries.

C'est bon pour l'emploi, l'environnement et l'aménagement du territoire.

RÉÉQUILIBRER LES VOLUMES DE FABRICATION DES USINES RENAULT À TRAVERS LE MONDE !

Pendant que les usines françaises sont sous-utilisées, les usines roumaine, turque, slovène, espagnoles ou marocaines... sont surutilisées, avec des conditions sociales inacceptables.

- **Il y a nécessité de rééquilibrer les volumes de production** entre toutes les usines de Renault d'Europe, turque et marocaines **et d'améliorer et d'aligner pour tous, des conditions sociales dignes du 21ème siècle** en termes de réduction du temps de travail, de conditions de travail, d'augmentation de salaire...

- ◆ **En localisant en France 150 000** Dacia Sandero, Logan, Duster, Lodgy, Dokker, vendus sur le territoire national et pays limitrophes.

- ◆ **En relocalisant en France** un certain volume de fabrication de Clio, Mégane et Captur évalué à 200 000 véhicules supplémentaires, permettant de lisser l'activité des sites et fournir les besoins des marchés locaux (France, Allemagne...).

Charger les usines françaises à 100%, avec 350 000 véhi-

cules supplémentaires à produire en France, c'est redynamiser la filière automobile du pays.

C'est bon pour l'emploi (+ de 4 000 CDI supplémentaires pour Renault et fournisseurs) et pour l'empreinte carbone. C'est bon pour le déficit de la balance commerciale française qui pourrait être réduit d'environ 120 millions d'€.

- **Charger toutes les usines à 100% de leur capacité permet de réduire les couts fixes,** tout en conservant des marges suffisantes pour les investissements.

Les relocalisations et localisations génèrent bien sûr :

- ➔ Des investissements supplémentaires d'environ 60 millions d'euros par an sur 4 ans

- ➔ Une augmentation des coûts variables jusqu'à 80 millions d'euros en 2025

Mais des sommes bien faibles à comparer aux 4,8 milliards d'euros que Renault a versé en 5 ans à ses actionnaires ! Un effet d'entraînement sur l'activité économique (augmentation de la consommation de 300 à 400 millions d'euros par an).



EXTENSION DE LA GAMME RENAULT (VU/VP) MULTI-ÉNERGIES ET MODES D'HYBRIDATION

Au vu des enjeux, l'ingénierie mécanique ne doit pas faire l'objet de restrictions budgétaires, bien au contraire !

- Renault doit se donner les moyens (investissements et effectifs) pour:

- ☞ Développer des motorisations thermiques irréprochables, couplés à l'électrique

- ☞ Développer des motorisations thermiques pouvant fonctionner au GPL, GNV et bio-carburant.

- Des solutions d'hybridation légères doivent être développées

rapidement pour l'ensemble de la gamme, y compris pour les VU.

- Compléter les versions des véhicules Zoé et plateforme Alliance segment C avec des solutions d'extension d'autonomie, petits moteurs essence génératrice, uniquement faits par Nissan aujourd'hui pour les VU, ou petite pile à combustible.

- Démarche identique pour les utilitaires en concevant des architectures permettant des solutions électriques avec en priorité l'extension d'autonomie.

Il faut développer les technologies en fonction des usages.

UN PETIT VEHICULE ELECTRIQUE POPULAIRE, ACCESSIBLE A TOUS ET PRODUIT EN FRANCE

En France, 80% des déplacements automobiles sont liés aux trajets quotidiens de moins de 20 Km. Une part importante de la population n'a pas les moyens de s'offrir un VE telle la Zoé par exemple pour se rendre au travail.

Pour s'attaquer réellement aux problèmes environnementaux, les voitures décarbonées, **la voiture électrique entre autres, mais aussi les hybrides ne doivent pas être un luxe réservé aux plus aisés.**

- **Renault peut proposer rapidement une petite voiture écolo, pas chère et qui crée des emplois.**

- **Cette voiture, conceptualisée et réalisée par des ingénieurs et techniciens de Renault existe, il n'y a plus qu'à la fabriquer !**

- **Elle est moderne,** d'une conception répondant à des contraintes exigeantes en termes de sécurité, un Cx inégalé et donc d'une faible consommation. Elle peut être rechargée sur une prise basique et rechargée en arrivant au travail.

- **Elle offre une autonomie d'environ 120 km,** capable sans

subvention de concurrencer en coûts d'usage une Twingo d'entrée de gamme pour les trajets quotidiens. Le tout pour un prix de vente, hors batterie, inférieur à 10 000 euros (+ 25 euros par mois pour la location de batterie).

- **Avec sa filiale RCI, Renault peut aussi innover en offrant une location** (sans engagement de durée) dont le montant ne soit pas plus élevé que le coût d'usage (carburant, entretien...) du véhicule (gasoil ou essence) utilisé pour se rendre actuellement au travail.

- **Un véhicule électrique rentable** et dont les investissements ne dépassent pas 250 millions d'€ pour des prévisions d'environ 100 000 ventes annuelles.

- **Sa plateforme est évolutive,** elle peut être étendue au segment B (Clio).

- **Fabriquées à Flins ou à Douai, ce sont plusieurs centaines d'emplois CDI** qui sont en jeu pour Renault et la filière automobile française.

- **Mais c'est aussi une opportunité pour répondre résolument aux enjeux climatiques.**

DECONSTRUCTION ET RECYCLAGE

Le parc automobile Français est constitué de plus de 35 millions de véhicules.

En 2018 (selon CCFA), l'âge moyen du parc automobile français est de 9,1 ans contre 5,8 ans en 1990.

28% du parc est constitué de véhicules du groupe de Renault.

74% du parc est constitué de petites voitures et moyennes inférieures.

Il y a donc des opportunités importantes en termes de renouvellement et cela relève d'enjeux importants, à commencer par les questions environnementales.

Le renouvellement du parc par des véhicules les plus décarbonés possibles est un passage obligé pour solutionner les problématiques d'émissions de gaz à effet de serre.

Le renouvellement du parc est une opportunité pour nos ventes et notamment, pour les petites et moyennes gammes.

Mais c'est aussi une opportunité pour aborder la question de la déconstruction et du recyclage des véhicules du parc dans une dimension qui dépasse largement la capacité des 3 entreprises françaises qui travaillent sur le sujet, et qui va toucher de plus en plus fortement le recyclage des véhicules électriques. A cet égard, Renault pourrait développer en interne ce type d'activité en utilisant les chaînes de montage pour démonter et recycler les véhicules en fin de vie.

C'est à la clé des emplois et le développement de la filière automobile française.

