

2009



**Priorité à l'emploi,
c'est possible,
c'est urgent !**

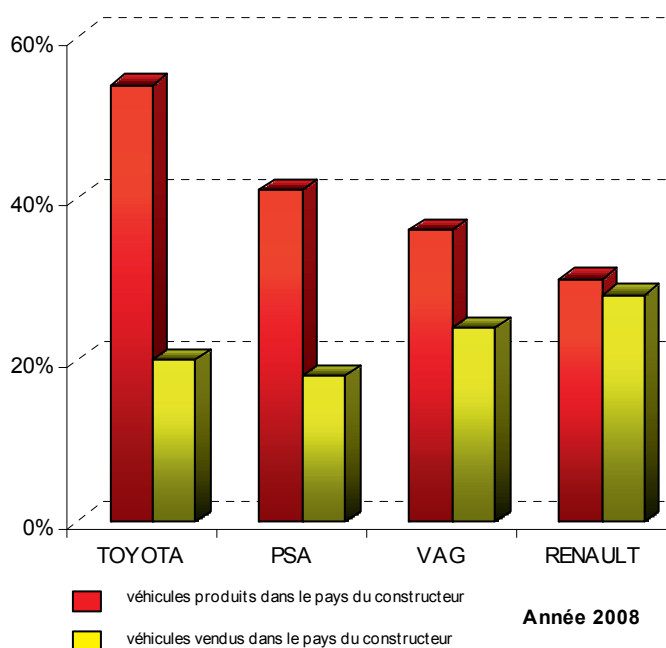
La stratégie de Renault sacrifie l'emploi en France !

Les mesures de prime à la casse ont, en France comme ailleurs, provoqué une véritable embellie des ventes de véhicules, et Renault, comme les autres constructeurs, bénéficie de ce coup de pouce dopant principalement les ventes de la gamme I et des véhicules low-cost voire ultra low-cost. **Or,**

- 100% des TWINGO sont produites en Slovénie, alors que 45% étaient vendues en France en 2007, 53% en 2008 et 65% à juin 2009 !
- Aucune LOGAN, aucune SANDERO n'est fabriquée en France, alors même que Renault-Dacia envisage d'enrichir ses modèles et de développer significativement son réseau commercial sur le territoire national.
- Flins n'a récupéré une partie de la production de CLIO2 que pour aider la Slovénie à faire face à l'explosion des commandes de TWINGO, perdant dans le même temps une partie de la fabrication des CLIO3, qui elle est allée à la Turquie. Mais la reverra-t-on un jour !

La conclusion s'impose d'elle-même:

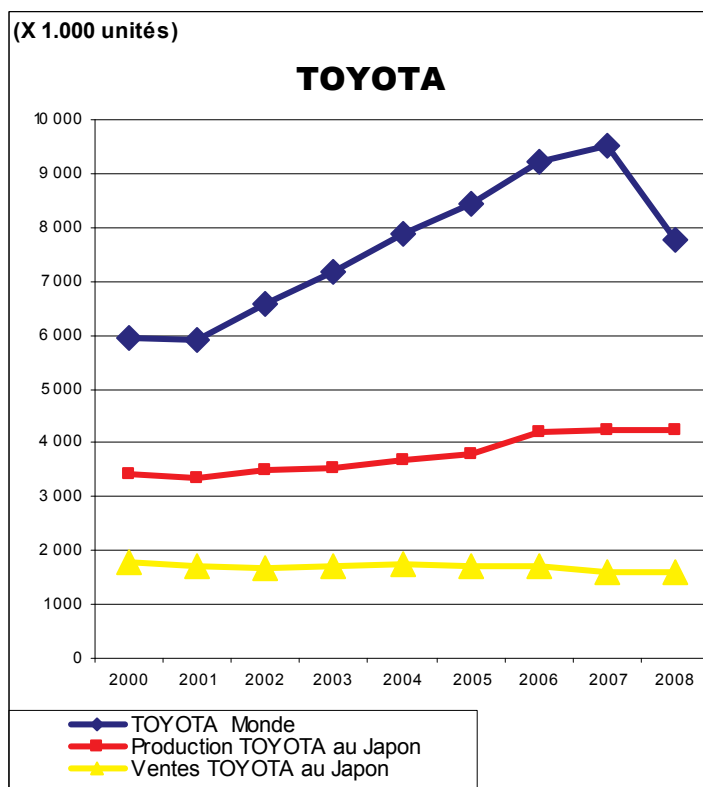
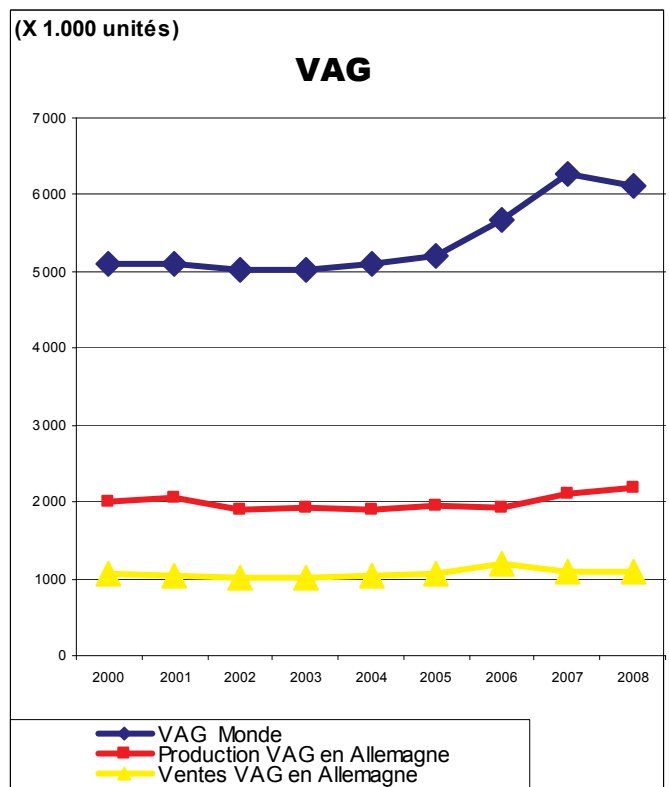
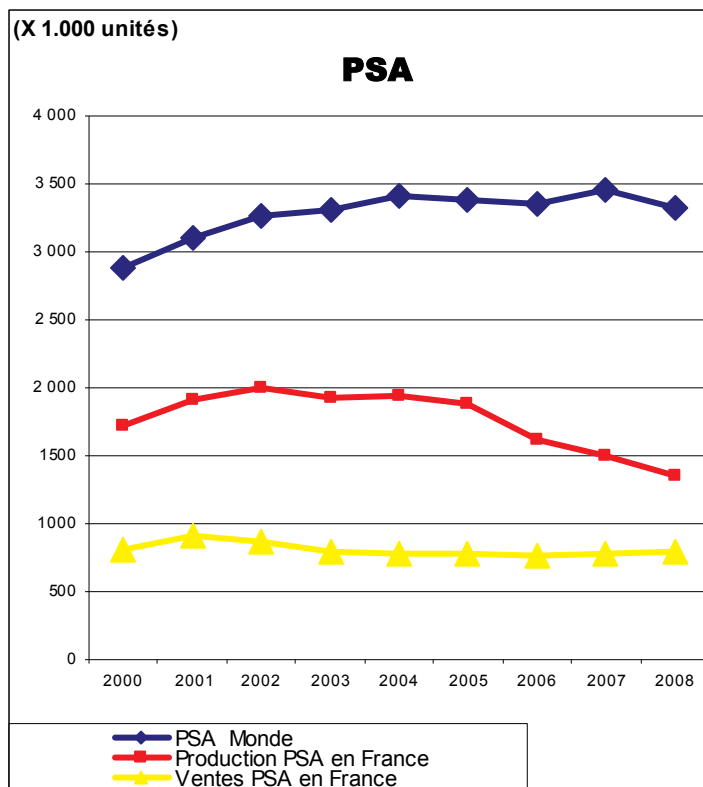
contrairement au credo de Carlos Ghosn, on ne produit pas là où l'on vend !!



Pour quels résultats? Des délais de livraison inacceptables pour les clients, nuisant gravement à notre image de marque et une dégradation inacceptable de l'emploi et des conditions de travail, ce qui nuit gravement au climat social et économique.

Et l'usine de Tanger n'est même pas encore opérationnelle !

On nage en plein paradoxe: Renault, constructeur français et contrairement à ses principaux concurrents, est à l'heure actuelle, importateur de ses propres véhicules sur le marché français.

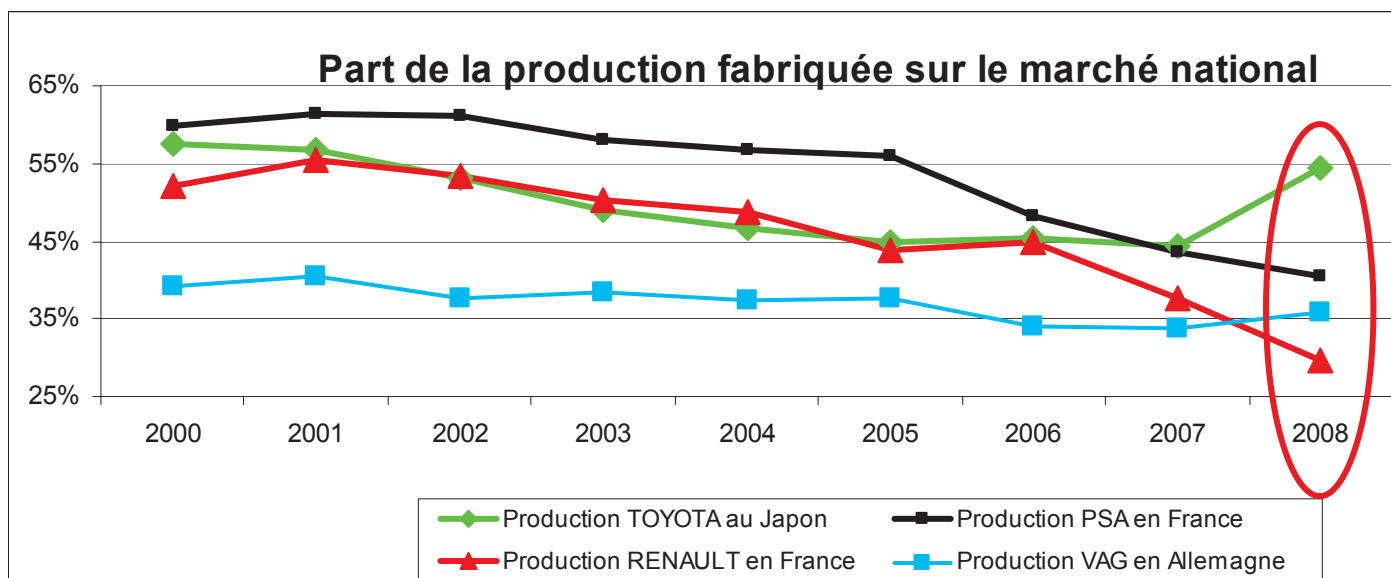
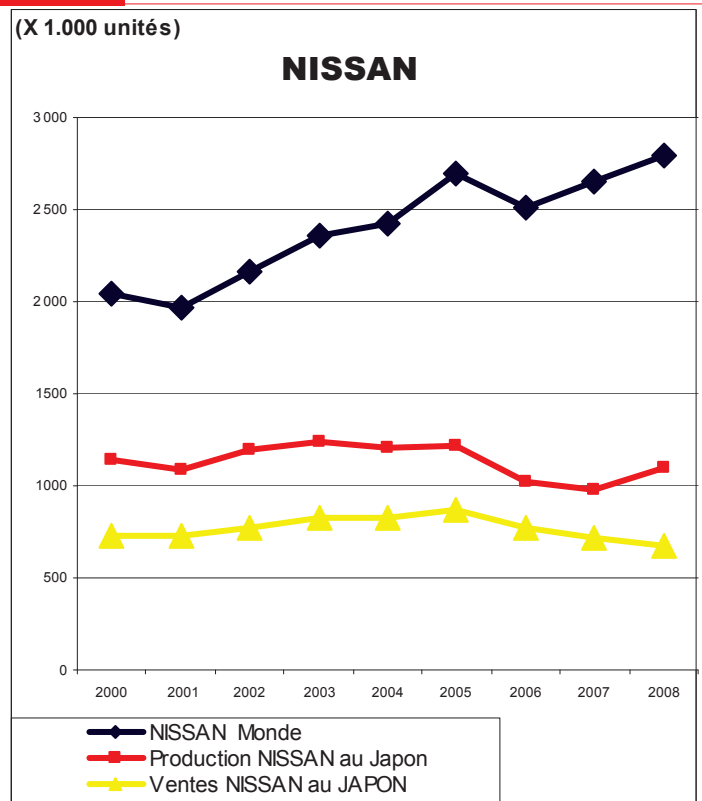
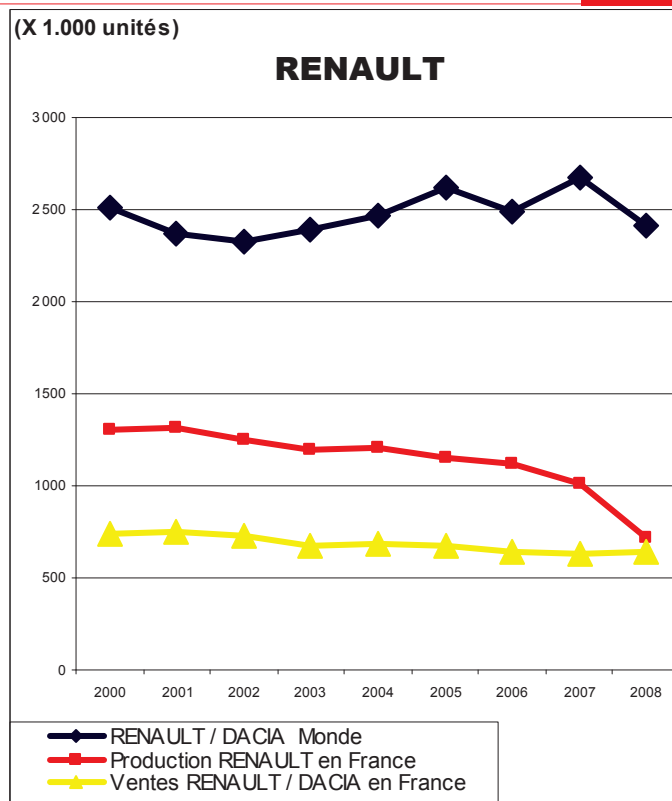


Plus grave encore pour Renault : malgré une baisse de leur production mondiale, **Volkswagen** et **Toyota** augmentent le niveau de leur production nationale, faisant ainsi le choix de sécuriser les emplois nationaux. Nos concurrents, premiers constructeurs mondiaux, ont compris que la réduction des coûts de production à tous prix s'avère une **stratégie dangereuse à moyen terme et destructrice à long terme.**

Même Nissan, qui jusqu'en 2007 délocalisait sa production, revoit sa copie et adopte une stratégie de maintien des emplois au Japon en réinvestissant dans son économie nationale.

Renault, par contre, n'a toujours pas amorcé ce changement de stratégie.

Les contribuables français, nous tous donc, finançons la prime à la casse mais sommes loin de profiter des bénéfices qu'elle génère : l'emploi et les conditions de travail continuent de se dégrader de façon dramatique dans le secteur automobile.



Des courbes qui se traduisent sur le terrain par une situation dramatique :

Une fragilisation délibérée des sites français de fabrication par des taux d'occupation avoisinant un dramatique 50% quand on tourne ailleurs à plus de 100%, par l'attribution d'un seul véhicule ou de véhicules dont le marché est restreint, par des projets aux allures de paris : aboutiront-ils ?

Un PRV ayant entraîné une **perte de compétences et de savoir-faire** et une **augmentation de la charge de travail** ; des regroupements d'établissements et donc des transferts d'effectifs, des « synergies » Renault-Nissan et des externalisations qui n'ont pour seul effet qu'une **dégradation insupportable des conditions de travail** et une **augmentation du stress plus insupportable encore**.

Tout cela, au nom de la sacro-sainte Réduction des coûts ! Pour autant, la direction générale n'a pas hésité à engloutir des sommes colossales pour des projets à hauts risques dans des pays à hauts risques (Iran, Russie,..), investissements hasardeux qui ont coûté et continuent de coûter à l'entreprise (Poutine a exigé et aurait obtenu de Renault 600 millions de dollars supplémentaires pour la restructuration d'AvtoVaz)

Sites de Fabrication, d'Ingénierie, du Tertiaire... Partout en France, l'emploi est en danger!

- Parce qu'en tant qu'entreprise française, Renault ne peut continuer à mépriser la question de l'emploi national, alors même que ses meilleurs concurrents ne le font pas.
- Parce qu'en tant qu'entreprise française, Renault ne peut profiter des mesures gouvernementales sans assumer ses responsabilités en retour, tant pour l'entreprise elle-même, que pour toute la filière automobile.
- Parce qu'en tant qu'entreprise française, Renault se doit de concentrer toute son énergie pour donner priorité au plein emploi et non de générer du chômage, même partiel.

***FO demande la négociation d'un
Contrat Social d'Urgence pour 2010,
mettant l'emploi en France au cœur des
objectifs et repensant en profondeur
l'équilibre des niveaux de production
entre sites***

