



## **Une gesticulation gouvernementale de plus. La CLIO IV doit être produite à FLINS.**

Lors de l'annonce, de la participation de l'Etat de 120 millions d'euros, par le biais du F.S.I. (Fond Stratégique d'Investissements) pour le financement de la production du véhicule électrique à Flins, l'Etat connaissait l'intention de Renault de ne pas produire la CLIO IV sur ce site ! Les équipes Renault travaillant sur ce projet depuis un an, avaient la consigne de le déployer dans les meilleures conditions de rentabilité à Bursa !

Après la mise sur la place publique de l'intention du constructeur de réaliser la production de la future CLIO IV en Turquie, les polémiques déclenchées permettent d'abord une fois de plus au Président de la République de se poser en défenseur de l'industrie française, alors que ni lui, ni son Ministre de l'Industrie n'ont réagi précédemment. Mais, c'est aussi une nouvelle occasion pour les politiques et la Direction de Renault de culpabiliser et d'accuser le soi-disant coût du travail pour imposer de nouvelles remises en cause des droits sociaux.

**Ces gesticulations médiatiques ne doivent pas masquer la responsabilité que portent les actionnaires de Renault, dont l'Etat français sur la politique de délocalisations mise en place par le groupe depuis plus de 20 ans.**

L'Etat français est actionnaire du groupe Renault depuis sa nationalisation puis a gardé une partie du capital lors de la privatisation de 1996. Aujourd'hui, deux représentants de l'Etat siègent au Conseil d'Administration. Par leur présence, l'Etat est bien au courant des décisions stratégiques prises par l'entreprise et de sa politique d'externalisations et de délocalisations.

**Les représentants de l'Etat ne peuvent pas avoir oublié l'arrivée de Koléos, fabriquée en Corée et importée sur le marché du 4X4. Ils ne peuvent ignorer l'arrivée de la nouvelle Samsung SM5 baptisée « Safrane » sur le marché ouest Européen !**

**Il en est de même de la commercialisation de Fluence (Mégane tricorps) fabriquée en Turquie, qui de toute évidence va cannibaliser Laguna tant sur sa version thermique et qui sera la première berline familiale électrique vendue en France.**

Depuis son lancement, la CLIO est l'une des voitures les plus vendues en France et en Europe de l'Ouest. Elle est un symbole et un ambassadeur de la marque, comme l'a été la 4L à son époque. Ce serait une grossière erreur de casser cette image et un bien mauvais coup pour les salariés de Flins d'arrêter sa production, sans oublier que de nombreux équipements viennent de Cléon en Normandie, du Mans (châssis) et de nombreux fournisseurs et équipementiers français.

**Il faut arrêter d'assener des chiffres invérifiables et de toute évidence erronés !**

**En effet, l'écart de prix de revient de 1 400 euros, mentionné par C. Ghosn et repris unanimement sans aucunes vérifications, est faux :**

- Les 250 euros de taxe professionnelle ne tiennent plus, puisque le gouvernement a cédé au chantage patronal porté par Carlos Ghosn !
- Le différentiel de coûts qui repose uniquement sur le coût du travail et le financement du système de protection social français ne tient pas. En effet, le constructeur dans ses calculs fait abstraction de tous les autres paramètres qui composent le prix d'une voiture. A savoir, le réseau d'équipementiers (plus de 75% des véhicules sont réalisés par les sous- traitants) et les coûts d'ingénierie faits en France.
- Les prélèvements sociaux et interventions de l'Etat qui d'un pays à l'autre se confondent ou s'opposent
- Le coût de transport d'une voiture avoisine 1 euro du kilomètre ! Dans ces conditions on peut légitimement s'interroger sur la prise en compte des coûts de transports dans les chiffres présentés par le PDG de Renault. **Pire, Renault se présente comme un acteur du développement durable et de l'automobile propre de demain. Quel est le bilan carbone et le coût écologique pour des véhicules produits en Turquie et dont l'immense majorité de la production sera vendue en France et en Europe de l'Ouest ?**

Pour le consommateur, le prix de vente de la CLIO IV sera le même, qu'elle soit faite en France ou en Turquie. Ce qui est certain, c'est que le bénéfice d'une telle opération ne servira pas les salariés qui auront toujours autant de mal à s'équiper de cette voiture aussi bien en Turquie qu'en Europe de l'Ouest.

**Renault suit l'objectif d'accroître la marge réalisée sur chaque véhicule produit pour servir les dividendes maximaux aux actionnaires.**

Derrière le chiffre de 1 400 euros se cache une volonté de faire pression :

- Sur les Pouvoirs Publics pour avoir toujours plus d'aides et de subventions (exemple plan de relance automobile avec un prêt de 3.5 milliards d'euros et l'exonération de la Taxe Professionnelle).
- A l'exemple de ce qui s'est passé en Espagne, sur les salariés du groupe ou encore la volonté affichée par la Direction de Renault de rediscuter de tous les accords en vigueur dans le groupe en France.

Les salariés de l'industrie automobile ont déjà payé un lourd tribut et subit les conséquences de choix stratégiques plaçant l'actionnaire au cœur des décisions.

**La CGT propose une vraie politique industrielle tournée vers la satisfaction des besoins des populations et des revendications légitimes en matière de salaires, emplois, retraites, conditions de travail !**

**La CGT revendique des sites de production avec au moins deux véhicules pour lisser les productions et éviter les périodes de chômage à répétition.**

**Il ne suffit pas d'annoncer « qu'il y aura des CLIO IV fabriquées à Flins » ; Renault Flins doit au moins produire ce qu'il produit aujourd'hui.**