



# GROUPE RENAULT

119, rue du Point du Jour - 92109 BOULOGNE BILLANCOURT

☎ 01.76 84.14 33 / 01 76 84.14.34

[www.cgt-renault.com](http://www.cgt-renault.com) - e.mail [usines@cgt-renault.com](mailto:usines@cgt-renault.com)

Boulogne Billancourt, le 27 mai 2019

## **Communiqué de presse coordination des syndicats CGT Renault Fusion Renault-FCA (Fiat Chrysler Automobile)... Renault sous pavillon Italien ? Et les salariés Renault-Fiat dans tout cela ?**

Dans un article du dimanche 26 mai 2019, le journal patronal Les Echos nous apprend qu'un Conseil d'Administration se réunit aujourd'hui même pour présenter un projet de fusion Renault-FCA. L'Administrateur salarié CGT a été informé au même moment de la tenue de ce conseil, mais sans lui préciser son ordre du jour.

C'est désormais récurrent les représentants des salariés et leurs administrateurs sont totalement écartés des discussions qui les concernent pourtant en premier lieu. C'est la presse qui leur apprend ce qu'une poignée de dirigeants et de représentants de l'Etat concoctent, pour finalement décider seuls du sort de milliers de salariés.

Il est à noter que M. Senard n'a même pas daigné rencontrer les syndicats, en tout cas la CGT, depuis son arrivée chez Renault en début d'année. Quant à l'Etat et toujours selon la presse, le projet lui aurait été présenté vendredi dernier par M. Senard et *approuverait* une telle opération... en cédant le poids de blocage de l'Etat dans cette opération.

Ces dernières semaines, la presse avait déjà évoqué l'existence de discussions entre Renault et Fiat, mais « *certaines proches du dossier* » (formule consacrée par les journalistes) réfutaient l'information. Et d'autres rapportaient la nécessité de finaliser une fusion avec Nissan avant d'envisager une fusion avec Fiat.

Désormais, une fusion Renault-Nissan serait abandonnée au profit d'une fusion Renault-FCA contrainte à l'acceptation de Nissan, mais sans connaître aujourd'hui la place de chacun (Nissan, Mitsubishi) dans ce montage.

L'affaire Ghosn a révélé les difficultés de fonctionnement de l'alliance au niveau des états-majors et dans le quotidien des salariés de l'entreprise, ce n'est pas un long fleuve tranquille. La suppression des doublons, dont Renault paye déjà le prix fort au nom des convergences Renault-Nissan, dévitalise l'ingénierie Renault avec des conséquences délétères pour sa capacité d'innovation.

**Si une telle fusion avec FCA devait se réaliser, ce sont encore les salariés (Renault et Fiat) qui paieraient de nouvelles suppressions d'emplois et notamment dans la main-d'œuvre d'ingénierie et de structure.**

Dans le cadre d'une fusion Renault-FCA à 50/50, la famille Agnelli serait l'actionnaire de référence (avec une minorité de blocage) avec 15% du capital (qui détient 29% de FCA), l'état Français descendrait à 7,5 %, perdrait sa minorité de blocage et il n'aurait plus de représentant dans le nouveau conseil d'administration ! Autrement dit, rien n'empêcherait l'actionnaire Italien de privilégier sa base nationale.

**Pour la CGT, et dans toutes les hypothèses, le gouvernement doit conserver une minorité de blocage permettant de faire prévaloir les intérêts Français.**

Tout comme Carlos Ghosn, les dirigeants de Renault sont obsédés par la course aux volumes et la recherche d'une taille critique de plus en plus grande. Les prises de participations capitalistiques qui se sont succédées ces dernières années n'ont été profitables que pour les gros actionnaires de Renault. Depuis 2005, les ventes de la gamme historique de Renault ont baissé de 13%, 2,018 millions contre 1,754 en 2018. 61% des VP et VU étaient fabriqués en France en 2005 contre seulement 42% en 2018.

Plus de 22 000 emplois ont été supprimés sur la même période en France, la précarité a explosé avec des conditions de travail de plus en plus pénibles et globalement, des conditions sociales tirées vers le bas (augmentation du temps de

travail, baisse des salaires...).

La CGT considère qu'il n'y a rien de bon à attendre d'une fusion Renault FCA, tout comme d'une fusion Renault Nissan.

**La direction générale ferait bien de revenir aux fondamentaux de Renault qui ont fait par le passé un constructeur automobile généraliste innovant, soucieux de son image et de la qualité de ses véhicules. Et dans ce domaine, l'Etat à une responsabilité qu'il n'assume pas !**

L'information du Monde dans son édition de dimanche faisant état « *de centaines de milliers de moteurs Renault (montés depuis 2018) potentiellement défectueux en Europe* » **illustre l'obsession des dirigeants de Renault au seul critère de croissance de sa rentabilité sans fin pour les actionnaires au détriment de la qualité !**

Selon l'UFC-Que choisir qui a mis en demeure Renault « *1,3 million de véhicules seraient potentiellement impactés, avec des taux de défaillance passant de 0,04 % au bout de 50 000 kilomètres à 2 % vers les 100 000 kilomètres, selon des chiffres confidentiels de Renault...* »

**Réinvestir dans son outil industriel, dans son ingénierie, embaucher à la hauteur de ses besoins... Se donner les moyens de ses ambitions, avec des délais de développement et de fabrication suffisant est un impératif pour que Renault développe ses ventes en Europe comme à l'international.**

**La CGT va interpeller une nouvelle fois l'Etat dans l'espoir d'être enfin entendu !**