

CGT

L'automobile
Renault
par la lutte :
un avenir



Tous concernés

Billancourt est menacé de mort, Renault risque de devenir une entreprise d'assemblage de véhicules fabriqués à l'étranger, l'industrie automobile perd de plus en plus de terrain ! Il faut arrêter cet engrenage, il y a urgence et il n'y a pas d'autre voie que la lutte.

Renault est devenue la formule 1 de la course au déclin. En 1985, après la nomination de G. Besse par le gouvernement, on avait promis la sortie du tunnel. Aujourd'hui le bilan est là : partout c'est le recul sur le pouvoir d'achat, sur l'emploi, sur les productions, sur les marchés, en France, en Europe, aux USA Le groupe perd un milliard par mois pour payer les gâchis de l'aventure américaine. Et ce ne sont pas les derniers

résultats affichés qui peuvent masquer cette tendance lourde...

Trop c'est trop ! Il n'y a pas de fatalité du démantèlement, ni chez Renault, ni dans l'automobile. On peut l'empêcher. Il y a autre chose à faire et la C.G.T. propose des solutions. On peut les construire.

Pour y parvenir, il n'y a pas d'autre voie que la lutte, il n'y a pas d'autre voie que le rassemblement de tous ceux qui sont concernés, ouvriers, employés, ingénieurs et cadres de Renault, de l'automobile et des autres branches.

Ensemble, il est possible d'imposer d'autres choix. Ce journal est le vôtre, pour le débat et pour les actions que vous déciderez, pour sauver Billancourt, pour l'avenir de Renault.

L'automobile en danger, toute la France concernée !

Des chiffres à connaître :

L'automobile est l'épine dorsale de l'industrie, de l'économie de notre pays. Elle assure directement l'emploi de 2 millions de salariés. Elle concerne 8 millions de personnes. Des branches entières sont liées à son avenir : caoutchouc, plastiques, banques, assurances, commerce, chimie, verre, peinture, mécanique, etc.

Le déclin de cette industrie concerne toute notre vie nationale. Notre industrie est en danger. Les choix du patronat et des gouvernements successifs lui font courir des risques graves.

■ En 5 ans : - 90 000 emplois



■ Production : le déclin

	Renault	P.S.A.
1980	1 492 339	1 446 242
1985	1 322 887	1 308 635



■ Marché national

- chute des voitures françaises
- progression des étrangères
Voitures particulières : (% marché national)

	Renault	PSA	Etrangères
1980	40,5 %	36,6 %	22,9 %
1985	28,7 %	34,4 %	36,6 %



■ Situation identique dans

le Poids Lourd. (% marché national)

	R.V.I.	Etranger
1980	42,5 %	57,5 %
1985	39,4 %	60,6 %



■ L'automobile, l'automobiliste :

Vache à lait du financement public
1984 : les taxes et prélèvements divers ont rapporté 113 milliards de francs.
Prélèvement de l'Etat sur une voiture particulière :



FRANCE TVA 33 %
R.F.A. TVA 15 %
Essence : 72 % des taxes à l'Etat.
Primes d'assurances : 31 % du montant des primes d'assurance.

D

ES SOLUTIONS existent pour faire autrement...

■ Cesser les suppressions massives d'emplois qui mutilent l'efficacité de l'industrie et dégradent la situation des travailleurs.

Créer des emplois, développer la formation et la qualification, augmenter le pouvoir d'achat.

■ Cesser les fermetures d'usines et les abandons de productions qui démantèlent le potentiel industriel.

Développer les activités, étendre les productions et fortifier les tissus industriels régionaux.

■ Cesser les gaspillages financiers utilisés pour casser l'industrie française, la redéployer à l'étranger et produire des chômeurs.

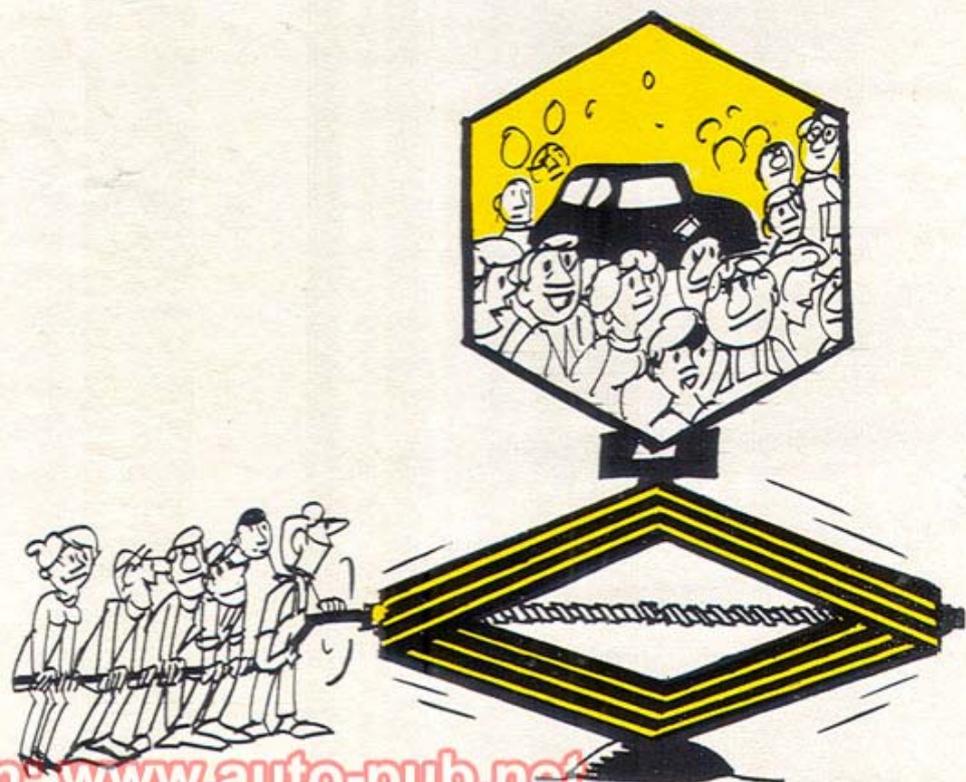
Mobiliser les moyens financiers au service du développement des gammes de véhicules et de la satisfaction des besoins des travailleurs.

■ Cesser les bradages de firmes françaises aux capitaux étrangers qui accroissent la dépendance technologique.

Consolider une filière automobile française en développant des coopérations entre constructeurs, sous-traitants et équipementiers.

■ Cesser les aventures ruineuses à l'étranger pour dominer des marchés.

Développer des coopérations internationales orientées vers la satisfaction des besoins des nations.



Connaître Renault

Le plus grand groupe industriel français.

Une pièce maîtresse de notre industrie automobile et poids lourds.

140 000 personnes employées directement dans ses établissements dans tout le pays.

8 000 points de vente privés — 300 000 personnes directement concernées dans les entreprises travaillant avec Renault.

Le plus grand producteur d'automobiles, 5,5 % de la production est exportée. Un des premiers collecteurs de devises pour le pays.

Le seul producteur français de machinisme agricole.

L'unique producteur français de camions, cars et bus du pays.

Le plus important producteur français de machines-outils, notamment robots automates (2 971 emplois).

Le seul et unique producteur français de roulements. La Société nationale de Roulements emploie plus de 5 000 personnes dont 3 500 à Annecy. Techniquement très avancée, elle fournit aussi la S.N.C.F. pour le T.G.V. et l'Aérospatiale pour Ariane...

Un secteur financier national et international qui emploie 6 137 personnes en France.

Renault, malade d'une stratégie de multinationale capitaliste

Depuis 2 ans, l'Entreprise a des difficultés réelles : déficits colossaux, endettement insupportable.

Elle est victime d'une stratégie mise en place depuis 1977, poursuivie et amplifiée après 1981. Cette nationalisation exemplaire a été gérée en multinationale d'Etat de type capitaliste.

Le caractère international de coopération en matière de politique automobile avec l'Asie et l'Afrique a été abandonné, ainsi qu'une riche expérience d'ingénierie et d'installation d'usines sur tous les continents.

Depuis 8 ans, les profits de Renault, gérés par le holding suisse, sont injectés en Amérique, désignée comme seule sphère de rentabilité.

En 6 ans, 10 milliards de francs ont été investis aux USA et actuellement plusieurs milliards le sont au Canada pour le compte d'AMC.

Le résultat : 700 millions de dollars de déficit. Les usines européennes sont utilisées pour accélérer le phénomène de réimportation de véhicules, produits à l'étranger, vendus en France.

Renault abandonne ses achats d'équipements et accessoires aux PME et PMI françaises, au bénéfice d'achats à l'étranger.

Renault était en 1944 une usine privée détruite par les bombardements à Billancourt et au Mans. Souillée par un patron qui avait collaboré avec l'envahisseur nazi, ce fut la seule entreprise nationalisée par confiscation des biens pour haute trahison. L'Etat en est le propriétaire unique. L'Ordonnance de nationalisation du 16 janvier 1945 est signée Charles De Gaulle. Depuis, Renault a démontré qu'une nationalisation peut être une réussite. Elle en a fait, jusqu'à ces derniers temps, la preuve irréfutable.

En 1985, elle a vendu 5 R5 au Japon, mais elle lui achète de plus en plus d'équipement, électroniques.

Ces milliards gaspillés font cruellement défaut en France pour les investissements en matière de gamme, d'équipements, de formation des hommes et de recherches. Les conséquences : 400 000 voitures Renault vendues en moins en France en 1985 par rapport à 1982.

Avant l'implantation aux USA, nous exportions 40 000 voitures l'an dans ce pays. En 1985, nous en avons exportées un peu moins de 8 000.

Renault a reculé partout :

-10% en France

-3 % en Europe

-1,5 % au niveau mondial.

Par la lutte, imposons d'autres choix

La Régie Renault n'est pas malade de la nationalisation, mais de mauvais choix de gestion qu'il faut arrêter :

- Nous disons **NON** aux 30 000 suppressions d'emplois. Elles affaiblissent le potentiel industriel. En 1985, avec 12 000 emplois en moins, le déficit s'est aggravé : 11 milliards.

- Nous exigeons le départ des USA, pour arrêter l'hémorragie financière.

- Nous demandons que l'essentiel de ses efforts soit fait en France, pour :

- investir,
- moderniser,
- embaucher des jeunes,
- former,
- compléter la gamme, notamment avec la petite voiture.

- Nous exigeons que les voitures Renault vendues en France soient produites en France.

- Nous proposons une autre qualité de coopération internationale en direction des marchés d'avenir : Afrique, Inde, Chine, etc... et la relance de la coopération avec les pays socialistes (le marché Moskovitch, que la Régie a refusé, profite à Volkswagen qui embauche en Allemagne).

RENAULT :

C'est un outil industriel national.

C'est un point d'appui pour l'avenir.

Son affaiblissement nous concerne tous.

Ensemble, agissons pour empêcher son déclin.

Question à
Georges HUFSCMITT,
Président de l'A.P.V.F.

L'A.P.V.F., pourquoi et comment ?

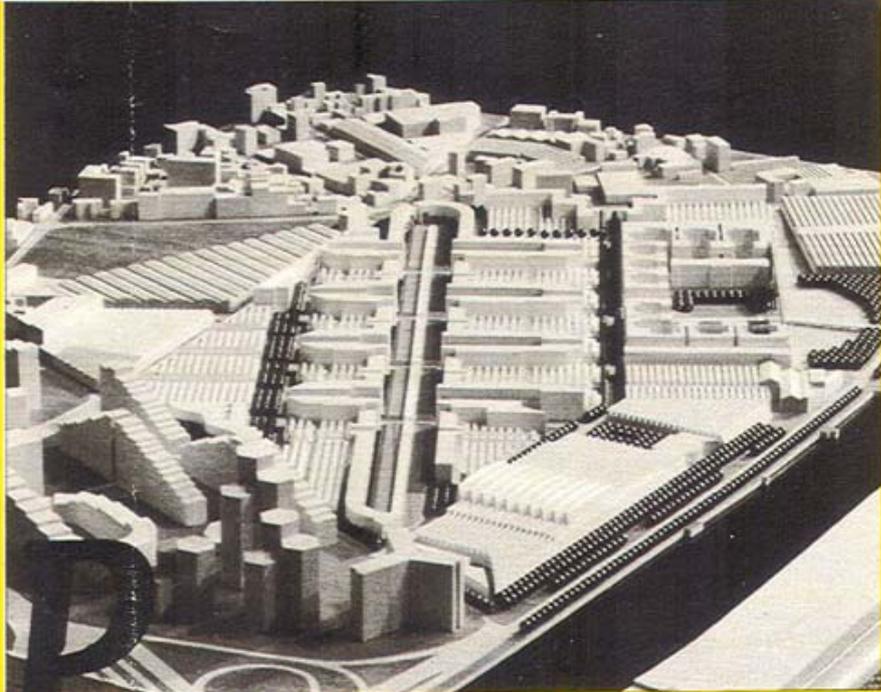
« Au retour des congés 1985, M. Besse, PDG de Renault, a refusé de lancer en série l'étude de la X45, destinée à remplacer la vieille Renault 4. Nous nous sommes posé la question : que faire pour combattre ce nouveau repli ?

Avec le soutien de la C.G.T., une équipe d'anciens de la Régie, pré-retraités et retraités, ouvriers, ingénieurs, cadres et techniciens, s'est regroupées et nous avons constitué l'A.P.V.F. : Association des Anciens et Amis de Renault pour la promotion d'une Petite Voiture Française. Nous avons décidé d'élaborer une étude originale et nous avons réalisé les deux maquettes du projet NEUTRAL.

Avec ce projet, nous disons que la Régie peut produire et vendre à un prix minimum de 37 000 F une automobile de 4 places qui ait une bonne fonctionnalité.

Une voiture populaire, plus fonctionnelle et utilitaire que la R5 qui s'adresse aux jeunes, aux ruraux, aux semi-ruraux et qui, dans un couple, peut être la 2^e voiture idéale.

Une telle voiture est dans la tradition et est du rôle de la Régie Renault. Elle peut et doit la construire. Nous en avons besoin en France. Cela créera des emplois et aidera au redressement de l'entreprise. Pour cela, un soutien large et actif est nécessaire. Nous comptons sur vous. »



PAR LA LUTTE, A BILLANCOURT...

Après la 4 CV produite à 1,5 million d'exemplaires jusqu'en 1961, la R4, née en 1961, a 26 ans aujourd'hui. Malgré son âge respectable elle se maintient toujours sur le marché. La R4 est passée et a tenu à travers les modes et les nécessaires évolutions technologiques de confort et de sécurité, accélérées par une concurrence étrangère de plus en plus agressive.

Cela devrait faire réfléchir les experts en « marketing » de Renault qui prétendent que la clientèle ne se porte plus aujourd'hui sur ce bas de gamme. Pour l'instant, l'attrait vers le bas de gamme n'est suscité qu'à partir de deux « vieilles dames » : R4 et 2 CV, ainsi que la Fiat Panda ou la « belle occasion ». Acheter une R4 aujourd'hui signifie un besoin précis pour une clientèle accrochée à un véhicule pratique, pas cher... La sortie d'un nouveau petit modèle aussi attractif pour 1987 qu'il le fut en 1961 le démontrerait rapidement.

C'est tout le sens de la lutte engagée par la C.G.T. avec la NEUTRAL, pour le démontrer et l'imposer par l'action, car le PDG interdit la sortie de ce petit véhicule actuellement prêt. C'est pourtant l'atout manquant de notre gamme complète rénovée après la Super 5, l'Express, l'Espace et la R21.

De tout temps, le grand mérite et les vertus de la Régie Renault, sans doute liés à son statut de nationalisée, a été de satisfaire les besoins populaires en se préoccupant des goûts et des besoins de la clientèle française, avec, comme agent déterminant, son personnel.

L'exigence d'une voiture bas de gamme populaire n'a rien de dépassé. C'est plutôt novateur ! Il s'agit de s'adresser à une clientèle fidèle et nouvelle, à des travailleurs, à des jeunes aux revenus modestes, pour leur offrir leur première automobile de conception moderne. A l'époque, la R4, le « petit camion », s'adressait aux nouveaux adeptes du camping, aux familles profitant du week-end pour transporter un petit meuble dans la nouvelle résidence

secondaire. Elle intéressait aussi le monde rural, paysans, artisans, pour arriver aux générations d'aujourd'hui, aux formules plus colorées type « jogging ». Mais nous ne sommes plus en 1961. C'est pourquoi la NEUTRAL symbolise maintenant les nouveaux besoins d'aujourd'hui et demain, à partir de nouvelles conceptions : rustique mais moderne, pas chère mais respectant la sécurité.

Voiture populaire dans le sens des besoins de notre peuple, de tous ceux dont le pouvoir d'achat a régressé, notamment chez les jeunes, de ceux qui recherchent une deuxième voiture dépouillée, comme outil de transport urbain ou comme outil de travail pour artisan, commerçant et paysan.

Ainsi, une fois de plus, le personnel de la Régie, avec la C.G.T., montre sa volonté et sa capacité de redresser l'Entreprise, en respectant la mission de la nationalisation.

Ce petit véhicule permettrait de regagner une part substantielle du marché intérieur, d'assurer l'emploi de milliers de travailleurs à Billancourt pour le montage, dans les autres usines Renault pour les organes mécaniques, mais aussi, au-delà de Renault, chez tous ceux dont l'activité dépend de l'automobile.

Ce petit véhicule permettrait d'élargir notre palette vers l'exportation, de « taquiner » le quasi-monopole japonais sur le continent africain et vers l'Asie, en proposant un produit rustique, pratique et d'entretien facile. De quoi ouvrir des débouchés nouveaux à l'Entreprise. Il suffit pour cela de terminer la deuxième chaîne de montage de l'Ile Seguin, à Billancourt, d'investir 2 milliards de francs pour l'emploi alors que Renault USA nous a coûté 5 milliards de francs en 1985, sans compter les 4 milliards dépensés pour licencier. Il n'y a pas à hésiter !

A nous tous d'agir, de rassembler, d'imposer par la lutte le lancement de ce projet.

Gérard MUTEAU
Secrétaire du CCE Renault.

scan: www.auto-pub.net

La CGT, la FTM-CGT, les syndicats CGT du groupe Renault.