



GROUPE RENAULT

119, rue du Point du Jour - 92109 BOULOGNE
☎ 01.76.84.14.33 / 01.76.84.14.34 - 📠 01.76.84.14.35
www.cgt-renault.com - e.mail usines@cgt-renault.com
[Intranet Renault](#) e.mail : cgt.central@renault.com



Communiqué de presse du 9 Février 2012 de la Coordination, des syndicats CGT Renault et de la Fédération des Travailleurs de la Métallurgie CGT

Inauguration de l'usine RENAULT à Tanger :

Tous les usines et établissements de RENAULT à travers le monde, doivent être complémentaires !

Carlos Ghosn inaugure aujourd'hui l'usine de l'Alliance Renault-Nissan à Tanger avec le Roi Mohammed VI.

A l'horizon 2015, cette usine comptera 6 000 salariés (plus de 2 000 fin 2012) et pourra produire jusqu'à 400 000 véhicules entrée de gamme Lodgy (monospace familial) et un petit véhicule utilitaire également décliné en véhicule particulier.

Pour la direction générale de RENAULT, cette usine est une opportunité pour plusieurs raisons :

- **Ce sont les contribuables marocains qui supportent une part colossale des investissements** (1 milliards d'€) et qui prennent en charge la totalité des infrastructures (dont le complexe portuaire avec une grande partie dédiée à Renault et reliée à l'usine par liaison ferroviaire)
- Les salariés Marocains sont formés par l'Institut de Formation aux Métiers de l'Automobile (IFMIA), conçus et gérés par RENAULT, **mais financés à 100% par l'Etat marocain.**
- Avec une usine installée en zone franche, **RENAULT bénéficie d'une exonération totale d'impôt sur les sociétés pendant 5 ans**, puis l'application d'un impôt sur les sociétés à taux réduit (8,75% au lieu du taux normal de 35%) pendant 20 ans. A cela, s'ajoutent l'exonération de la taxe d'exportation marocaine et la mise en place de formalités douanières accélérées.
- Selon la direction, **le port de Tanger est « ... situé au point de distance minimale entre le Maroc et l'Europe et a pour vocation d'établir un véritable pont maritime entre les deux rives du Déroit... » lui permettant d'exporter plus de 85% de la production Marocaine !**
- Toujours selon la direction, **« ... la politique salariale de Renault ne devrait pas induire de hausse particulière... du salaire mensuel net d'un ouvrier au Maroc (environ 248€)... ».**

Dans ces conditions, l'usine Marocaine constitue un puissant outil de chantage à l'encontre des autres salariés de RENAULT pour exiger des baisses de salaire (et notamment Français), y compris à l'encontre des salariés Roumains dont le salaire net d'un opérateur (446€ mensuel net) est déjà jugé insuffisamment compétitif par les dirigeants de RENAULT.

Ainsi, d'un coté RENAULT investit pour construire et développer les capacités de production et d'Ingénierie hors de l'hexagone et de l'autre, sous-utilise et dévitalise les sites RENAULT d'Europe occidentale et particulièrement français.

Les usines, Roumaine, Slovène, Turque et bientôt Marocaine sont surchargées de travail (avec des conditions de travail lamentables), pendant que les Renault Français supportent en plus le chômage.

La baisse des effectifs et du pouvoir d'achat en France et en Europe occidentale conduit les populations à ne plus pouvoir acheter des véhicules neufs ou à descendre en gamme, privilégiant ainsi l'achat de véhicules dit « à bas coûts ».

Les deux véhicules produits à Tanger vont être en concurrence directe avec la Mégane Scénic et le Kangoo en Europe de l'ouest. **Ainsi, la direction de RENAULT organise elle-même la concurrence au sein du groupe RENAULT.**

Et nous sommes là bien loin des promesses de Louis Schweitzer qui en son temps, affirmait que le véhicule « à bas coût » Roumain, n'avait aucune vocation à être réimporté en Europe occidentale, mais seulement à s'introduire dans les pays dits émergents !

En menant une politique salariale RENAULT « Ultra Low Cost » à travers le monde, les travailleurs Roumains, Slovènes... ou Marocains ne peuvent même pas acheter ce qu'ils fabriquent pourtant à bas coût !

Cette usine n'a donc pas pour objectif à répondre à l'intérêt des populations et à l'ensemble des salariés de RENAULT à travers le monde, mais seulement aux principaux actionnaires qui ne manquent pas de saluer la politique de nos dirigeants et l'implantation de cette nouvelle usine dans ces conditions.

L'ensemble des fournisseurs et équipementiers majeurs de l'automobile Européenne ont eux aussi accompagné le projet pour les mêmes raisons et ne manqueront pas eux non plus à mettre en concurrence leurs salariés et le devenir de leurs sites de production.

Voici, résumées les raisons pour lesquelles la CGT RENAULT n'était pas favorable à la création de cette usine dans ces conditions, sans avoir d'abord dessiné les contours d'un projet industriel qui viennent compléter les autres sites industriels de RENAULT à travers le monde.

La direction doit revoir sa politique industrielle et sociale !

L'usine de Tanger ne doit pas devenir l'usine de tous les dangers tant pour les salariés Marocains que pour les autres salariés de RENAULT dans le monde.

La CGT considère qu'il faut cesser la mise en concurrence de tous les salariés RENAULT. Sur le moyen et long terme, RENAULT et plus globalement le marché automobile (et particulièrement en Europe occidentale), ne pourra pas se développer sans une élévation des conditions sociales (salaires, protection sociale et conditions de travail) de tous les salariés RENAULT dans le monde.

La direction de RENAULT doit revoir l'organisation et l'utilisation des moyens de production et d'ingénierie et notamment, en rééquilibrant les volumes de production dans l'ensemble des établissements de RENAULT en intégrant bien entendu l'usine Marocaine.

Pour ces raisons, la C.G.T continuera son action pour aller dans ce sens, et invitera les syndicats Marocains à prendre part à ces réflexions déjà engagées avec d'autres syndicats des autres pays.

L'opération financière Marocaine doit devenir une opération mutuellement avantageuse pour les peuples et les salariés de tous les pays où RENAULT est implanté.