



Le 19 octobre 2015

GROUPE RENAULT

119, rue du Point du Jour - 92109 BOULOGNE
Tel : 01.76.84.14.33 / 01.76.84.14.34 - Fax : 01.76.84.14.35
www.cgt-renault.com - e-mail : usines@cgt-renault.com
Intranet Renault : cgt.central@renault.com

Fondre Renault au profit des actionnaires de Nissan... Les grandes manœuvres de Carlos Ghosn !

Au prétexte que l'Etat français pourrait peser sur *l'autonomie du management de Renault* avec 28% des droits de vote exerçables en 2016 (loi Florange exercée en avril dernier par l'Etat chez Renault), Carlos Ghosn est à la manœuvre pour diminuer la part de Renault dans le capital de Nissan et parallèlement, renforcer Nissan dans le capital de Renault ! Dans ce schéma, Nissan prendrait cette fois totalement la main sur les affaires de Renault.

Le faux prétexte de Carlos Ghosn...

En avril 2015, l'Etat a procédé à l'acquisition de 14 millions de titres Renault, portant sa participation de 15,01 % à 19,74 % du capital de l'entreprise.

Cette opération s'est inscrite dans le cadre de la loi Florange (*mécanisme en faveur de l'actionnariat de long terme*), permettant d'obtenir des droits de vote double. L'Etat a annoncé redescendre sa part de capital à 15,01% et détenir ainsi environ 28% des droits de vote exerçables en Assemblée Générale en avril 2016.

Sous prétexte que Nissan n'a pas droit de vote, Carlos Ghosn (Nissan) considère que l'Etat pourrait influencer sur la stratégie de Renault, celle de l'alliance Renault/Nissan et au final celle de Nissan. Il y aurait déséquilibre au sein de l'alliance Renault/Nissan au détriment de ce dernier !

Il tente alors d'obtenir (par la voix du représentant Nissan au Conseil d'Administration de Renault) :

- Une activation des droits de vote de Nissan par cession d'une partie des titres détenus par Renault dans Nissan en limitant sa participation à moins de 40 %.
- De permettre à Nissan d'acquérir une participation de plus de 40% dans Renault (contre 15% actuellement)
- Une modification des accords Renault-Nissan retirant à Renault sa voix prépondérante dans les instances de décision de Renault Nissan BV(SARL)

En pratique, un net renversement du fonctionnement de l'Alliance au détriment des salariés de Renault pour une prise en main de Nissan sur Renault

L'acquisition de Renault de 44,4% du capital de Nissan a coûté 6,77 milliards d'€ aux salariés Renault et rapporter plus de 4 milliards d'euros de dividendes aux actionnaires de Renault

En 1999, Nissan était endetté de 25,1 milliards d'€ et de 18,3 milliards d'€ pour la seule branche automobile.

- **Renault a investi 4,89 milliards d'€ en 1999** pour entrer à 36,8% du capital de Nissan,
- **Puis 1,88 milliard d'€ en 2002** pour accroître sa participation à 44,4% et financer la participation des 15% que Nissan détient actuellement dans le capital de Renault. Sur ce dernier point, M. Moulouguet, directeur financier de Nissan, déclarait à *La Tribune* le 25 janvier 2001 : « *Il n'est pas envisagé que Nissan sorte de l'argent pour prendre cette participation...* ».

Toutes ces opérations ont été prélevées dans la trésorerie du Groupe Renault et par l'endettement. **Par leur travail, ce sont donc les salariés de Renault qui en ont assuré le financement... Et ce sont les actionnaires de RENAULT (dont Carlos Ghosn) qui ont capté l'intégralité des dividendes versés par Nissan à Renault.**

Les mensonges de Carlos Ghosn...

Il faut rappeler que les accords signés par Renault/Nissan en 1999, puis en 2002 l'accord RAMA (*Restated Alliance Master Agreement*) ont été permis par la Commission des Opérations Boursières et les actionnaires Renault français pour 2 raisons majeures :

1. Le mécanisme de l'alliance impliquait le respect des lois françaises (Code du commerce) prévoyant le gel de l'exercice des droits de vote des actions de Nissan.

Il faut aussi rappeler qu'au moment de la signature de l'accord RAMA par Nissan en 2002, l'Etat français détenait 25% du capital de Renault (contre 15,01% en 2016) avec 30,71% de droits de vote (pour 28% en 2016). **Et à cette époque, Nissan (et Carlos Ghosn) ne considérait pas qu'il y avait déséquilibre de l'alliance RENAULT/NISSAN !**

Enfin et à notre grand regret, l'Etat a toujours et continue d'approuver la stratégie financière de Renault avec les conséquences sociales désastreuses (emploi, conditions de travail, pouvoir d'achat...) et la fragilisation de notre outil industriel et d'ingénierie !
Et les fonds publics accordés à Renault n'ont pas cessé d'augmenter.

A qui profite l'alliance... ?

Depuis 1998, Nissan a augmenté sa production mondiale de 97,29% (2,584 millions pour 5,098 millions en 2014), pendant que celle de Renault augmentait de 25%, mais avec Dacia et Samsung (2,201 millions pour 2,762 millions en 2014).

Mais sur la même période, la production de la gamme Renault (de la Twizy à l'Espace)

- La production des usines françaises a chuté de 61% de 1998 à 2014 (de 1,38 million à 533 164 en 2014. Réf. Atlas)
- La production mondiale de Renault a chuté de 35,6% de 1998 à 2014 (de 2,2 millions à 1,4 million en 2014. Réf. Atlas).

Le chiffre d'affaires du groupe Renault (avec Dacia, Samsung et les ventes aux partenaires Nissan, Daimler...) a augmenté de 9 % (de 37,6 milliards en 1999 à 41 milliards en 2014) pendant que celui de Nissan augmentait de 60% sur la

2. la suspension des droits de vote de Nissan a été une condition de l'opération aux actionnaires de Renault afin que ceux-ci approuvent l'augmentation de capital réservée à Nissan le 28 mars 2002

L'accord RAMA acte l'absence de droit de vote de Nissan et limite la participation de l'Etat français à 25% du capital de Renault et plafonne implicitement à 30% les droits de vote de l'Etat !

même période (de 49,8 milliards en 1999 à 79,7 milliards en 2014).

En Europe (2002/2014), les ventes de Nissan ont progressé de +71,43% (432 000 à près de 741 000), quand celles du groupe Renault (Dacia, Samsung compris) ont baissé de 21,65% (1 869 251 à 1 464 611)

En France (2002/2014), les ventes de Nissan ont progressé de 120% (35 800 à 78 645), quand celles du groupe Renault (Dacia, Samsung compris) ont baissé de 7,6% (763 612 à 577 601)

Depuis 2002, un japonais est entré au Conseil d'Administration de Renault. Carlos Ghosn est devenu PDG des 2 entreprises avec un conflit d'intérêts manifeste. En 2009, Renault a amorcé une intégration opérationnelle au sein de l'Alliance et créé 4 fonctions convergées en 2014 dont 3 d'entre-elles (Ingénierie, fabrication-logistique, achats), sont pilotées par Nissan.

Carlos Ghosn roule pour les actionnaires de Nissan...

et ses intérêts personnels !

A l'évidence, il existe un déséquilibre dans « l'alliance », mais au détriment de Renault et de ses salariés. **Les grands gagnants sont les actionnaires de Renault et Nissan et a fortiori, les dirigeants de Renault.**

Une fois n'est pas coutume, la CGT partage le point de vue des représentants de l'Etat qui « **ne voient pas pourquoi Renault devrait se sacrifier en vendant des actions Nissan...** ». Mais contrairement au gouvernement, la CGT considère que l'Etat se doit d'intervenir dans la stratégie de Renault pour imposer une véritable stratégie industrielle et sociale, seule garante de l'avenir de Renault !

En fait, Carlos Ghosn poursuit l'entrisme de Nissan dans Renault (ingénierie, fabrication logistique, achat...) avec le risque d'effacer à moyen terme Renault !

La CGT poursuivra ses interventions pour que Renault retrouve le chemin de l'innovation, de l'efficacité conjuguée au progrès social. Elle invite toutes les catégories sociales à s'exprimer et se mobiliser dans ce sens !