

Profits et dividendes au plus haut

Ne laissons pas nos salaires à la traîne !

Au niveau mondial, l'accapuration des richesses par une petite minorité s'accélère encore. L'association Oxfam vient de publier une étude montrant que 82% des richesses créées en 2017 avaient terminé dans les poches du 1% le plus riche de la population mondiale.

Ce système de prédation s'appuie notamment sur l'exploitation des salariés dans les entreprises. Ainsi, dans le groupe Renault, les profits record obtenus par le gel des salaires, l'augmentation de la précarité et la dégradation des conditions de travail alimentent la spéculation financière, les dividendes versés aux actionnaires et les rémunérations exorbitantes de nos grands dirigeants.

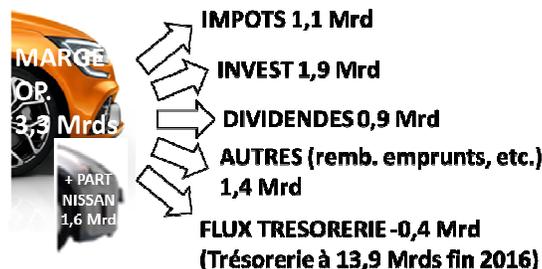
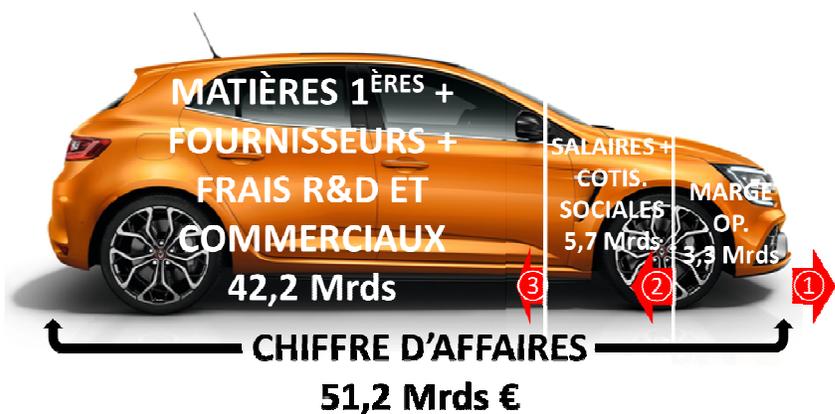
Que nous soyons dans les usines ou dans les centres d'ingénierie, c'est notre travail collectif qui crée ces richesses. L'ouverture des négociations annuelles obligatoires (NAO) mardi prochain 30 janvier doit être l'occasion pour tous les salariés de réclamer leur dû ! La CGT-Renault lance un appel à débrayage sur tous les sites.

Rien de magique dans le profit

Les grands économistes et dirigeants de ce monde, réunis en ce moment dans la station de ski huppée de Davos, se félicitent de ce qu'ils appellent la « reprise » de l'économie. Et ils voudraient nous faire croire que l'augmentation des profits des entreprises est une bénédiction pour toute la population. Il suffit pourtant de voir ce qui se cache derrière l'augmentation de ces profits pour comprendre pourquoi l'énorme majorité de la population n'en bénéficie pas et, au contraire, en souffre par la précarité, le gel des salaires et la dégradation des conditions de travail.

Prenons l'exemple de Renault avec les résultats financiers de 2016 (ceux de 2017 seront annoncés dans 2 semaines).

En une année, Renault a dépensé 42,2 milliards € en matières premières, en pièces achetées à des fournisseurs, en coût de fonctionnement des usines, des centres techniques et du réseau. Et, dans le cours du processus de conception, de fabrication et de vente des véhicules, cette valeur de 42,2 milliards s'est transformée en un chiffre d'affaires de 51,2 milliards €. Par quel miracle ? Par les centaines de milliers d'heures de travail que les 125 000 salariés de Renault dans le monde ont passées au cours de l'année. C'est cette somme de quantités de travail qui permet de vendre un véhicule plus cher que l'ensemble des éléments qui le composent.



En échange de cette force de travail, Renault a versé moins que ce qu'elle a gagné : 5,7 milliards € en rémunérations et cotisations sociales (dont 7 millions pour le seul C. Ghosn en tant que PDG de Renault...).

Le reste, c'est le profit avec une « marge opérationnelle » de 3,3 milliards € en 2016. C'est avec cette marge (et la part qui lui revient des bénéfices de Nissan) que Renault paye ses impôts, investit (dans du nouveau



matériel ou en rachetant des entreprises), rembourse des prêts ou ajoute à sa « tirelire » (déjà bien garnie avec 13,9 milliards €). Mais c'est aussi avec cela que Renault verse de plus en plus de dividendes à ses actionnaires : quasiment 1 milliard € l'an dernier et encore plus en 2018.

Profits pour les uns, galère pour les autres Ces derniers sont doublement gagnants car tout investissement de Renault augmente la valeur de l'entreprise et sa capacité à faire plus de profits dans le futur. La valeur de l'action a toutes les chances d'augmenter et donc directement le capital des actionnaires.

L'objectif pour les patrons et les actionnaires, c'est donc bien sûr d'augmenter cette marge opérationnelle, en valeur absolue mais aussi et surtout en % du chiffre d'affaires. En première approche, ils ont 3 façons de le faire (flèches rouges du schéma au recto) :

① **En augmentant le chiffre d'affaires (tout en limitant les dépenses supplémentaires)** : par une production plus élevée en augmentant la productivité (et des ventes qui suivent) ou par l'augmentation de la « valeur » individuelle d'un véhicule (voir encadré ci-dessous). Cela se traduit pour les salariés par des cadences plus élevées, un temps de travail augmenté ou plus « flexible » sans réelle augmentation de salaire.

② **En abaissant la « masse salariale »** : en diminuant les effectifs (divers plans de départ des années passées), en bloquant les salaires nets (par l'inflation, cela abaisse le salaire réel) et/ou en rognant sur les cotisations sociales (avec l'aide des gouvernements au niveau national).

③ **En diminuant les coûts de production** : pressions sur les fournisseurs et les sous-traitants (qui les répercutent sur leurs salariés), « rationalisation » des moyens,...

Chacun de ces points a des conséquences extrêmement concrètes sur nos conditions de travail et nos salaires. Les départs non remplacés, le manque de moyens, le gel de nos salaires, la précarité des intérimaires et des prestataires, c'est pour augmenter perpétuellement cette marge opérationnelle.

L'entreprise voudrait nous convaincre que nous avons tous intérêt à viser toujours plus haut pour cette marge. Et que nous aurons quelques miettes avec une toute petite partie qui nous serait distribuée en intéressement. Mais c'est tout le contraire ! N'attendons pas les miettes du festin qui est fait sur notre dos : exigeons dès maintenant notre dû avec de véritables Augmentations Générales de Salaire pour tous.

Quelle « valeur » est tirée par Renault du travail dans les centres d'ingénierie ?

Dans les centres d'ingénierie, de par la nature du travail, il est parfois plus difficile de réaliser comment le profit naît de notre travail. Les questions aujourd'hui largement partagées sur les choix technologiques actuels permettent de le toucher du doigt plus facilement. Ainsi, la baisse importante du Diesel n'est pas que la conséquence directe des considérations environnementales de « l'opinion publique » mais une histoire de profits : avec le renchérissement des systèmes de dépollution des moteurs Diesel, ceux-ci ne deviennent plus rentables.

Les choix des constructeurs pour les motorisations futures se basent sur deux aspects : le coût d'une solution technique (pour la développer et la produire) et sa « valeur client » (par exemple sa capacité à réduire la consommation et donc les émissions de CO₂ en respectant les normes de dépollution). L'optimisation de ces solutions par notre travail collectif rapportera doublement à Renault : elle n'aura pas à payer d'amendes pour dépassement des objectifs CAFE de CO₂ (2020) et elle vendra potentiellement ses véhicules plus chers parce qu'ils coûteront ensuite moins en carburant aux clients.

Et ne parlons pas des potentielles ruptures d'offres en 2018 avec l'introduction des normes EU6d-temp. Le travail que nous faisons actuellement à Lardy est absolument indispensable pour Renault. La direction doit le prendre en compte et arrêter de nous mépriser à coups de « modération salariale » et de primes aléatoires.

Nous réclamons le retour de véritables AGS, pour toutes les catégories de personnel (APR, ETAM et cadres également) et à même de compenser les années de serrage de ceinture.

**Augmentez nos salaires,
pas les actionnaires !**

Débrayons nombreux devant le centre de Lardy

**Mardi 30 janvier à 10H00 (1h)
devant l'entrée principale du CTL**

