



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 - e.mail usines@cgt-renault.com

Déclaration des élus CGT - CCE du 3 JUILLET 2018 **Situation économique et financière de l'entreprise**

Comme nous le savons, Renault est une entreprise très prospère. Très « profitable » comme pourrait le dire Carlos Ghosn.

En effet, depuis 2013, Renault bat record sur record sur les résultats financiers, sur son chiffre d'affaires et surtout sur les bénéfices. Pour rappel, en 2017, Renault a fait un bénéfice de 5,3 milliards d'euros !

A la lecture des documents, Renault perçoit au total au titre de l'année 2017 : 240 millions d'euros de financements publics ou parapublics, sans compter le Crédit Impôt Recherche qui, lui, s'élève à 156 millions.

Renault serait-elle une entreprise... assistée ? Ces différentes aides CICE et CIR sont la double peine pour les salariés.

En effet les entreprises s'attribuent les deniers des pouvoirs publics, de la Nation, au détriment d'investissements dans les services publics de santé, d'éducation, de sécurité quand bien même les entreprises revendiquent un haut niveau de prestations financières.

- Pour revenir sur le CICE, vous expliquez que celui-ci a plusieurs objectifs mais surtout vous omettez dans votre dossier ses méfaits ! En effet, basé sur des exonérations de cotisations sociales sur les bas salaires, cela se traduit dans les faits par une trappe sur les montants des salaires !
- Le CIR aurait dû permettre à l'entreprise RENAULT d'anticiper en recherche et développement. Concernant l'innovation en propulsion et antipollution, il n'en est rien ! Nos clients tout comme les salariés seront pénalisés à la rentrée par de lourdes augmentations sur le prix de nos véhicules, à quoi s'ajouteront des malus sur presque toute la gamme.

La direction clame haut et fort, dans les médias que Renault embauche. Certes, mais elle reste discrète sur le nombre de départs chaque année, le recours excessif aux salariés intérimaires et prestataires ainsi que les salaires d'embauches sur les différents sites.

Pour la CGT, il ne suffit pas que l'entreprise annonce de bons résultats encore faut-il savoir comment ils sont obtenus et surtout au profit de qui !

En se basant sur le rapport Oxfam publié il y a quelques semaines concernant les profits record du CAC40, plus des deux tiers des bénéfices ont été reversés aux actionnaires depuis 2009.

Le rapport « CAC40 : des profits sans partage » met en lumière une tendance lourde dans les choix économiques de ces grandes entreprises qui contribuent à alimenter la spirale des inégalités.

- Depuis 2009, les entreprises du CAC 40 ont reversé plus de deux tiers de leurs bénéfices à leurs actionnaires sous forme de dividendes, ne laissant que 27,3 % au réinvestissement et 5,3 % aux salariés. La France est ainsi le pays au monde où les entreprises cotées en bourse reversent la plus grande part de leurs bénéfices en dividendes aux actionnaires, deux fois plus que dans les années 2000.

- Les salariés sont les grands sacrifiés de ce partage inégal. En 2016, les entreprises du CAC 40 ont ainsi reversé près de 15 fois plus de bénéfices à leurs actionnaires (sous forme de dividendes) qu'à leurs salariés (sous forme d'intéressement et participation).
- Deuxième grand perdant du partage des profits : l'investissement dont la baisse significative fragilise à terme la santé économique des entreprises françaises.
- La spirale des inégalités résulte aussi d'un grand écart salarial avec des rémunérations qui explosent pour les hauts dirigeants au détriment de rémunérations toujours aussi faibles pour la plupart des employés.
- Dernier ingrédient du partage inégal de la valeur ajoutée des entreprises du CAC 40 : les stratégies d'évitement de l'impôt qui permettent aux entreprises de maximiser leurs bénéfices par une présence accrue dans les paradis fiscaux - et l'explosion des crédits d'impôts qui ont quasiment doublés en France en 10 ans atteignant plus de 26 milliards d'euros en 2016.
- Si les impôts avaient cru au même rythme que les bénéfices depuis 2011, les entreprises auraient payé 13 milliards d'euros supplémentaires d'impôts au niveau international en 2016, soit l'équivalent de la somme nécessaire pour couvrir les besoins humanitaires de 93,2 millions de personnes dans 34 pays en crise dans le monde.

C'est les raisons pour lesquelles les membres CGT du CCE voteront contre.

Vote : CGT: 4 CONTRE - FO : 3 POUR - CFDT : 4 POUR - CGC :8 POUR

Présents Elus CGT : E.Louet (Cléon) – D.Lebond-Marot (Cergy/Villeroy) – X.Raynaud (Le Mans) – D.Perrot (Technocentre) – C.Janvier (R- Le Mans)- P.Le Manach (Flins)

Absents élus CGT : O.Augustin (Cléon - Excusé) - B. Bacchetta (Lardy) – N. Guermonprez (Sandouville)



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 - e.mail usines@cgt-renault.com

Déclaration des élus CGT au CCE du 4 juillet 2018 **Orientations stratégiques et impact sur l'activité et l'emploi**

Lors du dernier CCE du 14 juin, la direction générale de Renault a annoncé « *une accélération des investissements pour le développement et la production du véhicule électrique en France avec plus d'un milliard d'euros* ».

Selon la direction, 4 sites de production seraient leaders pour le véhicule électrique :

- Douai : avec l'introduction d'une nouvelle plateforme électrique Alliance
- Flins : avec le doublement des capacités de production de ZOE
- Cléon : avec le triplement des capacités de production du moteur électrique et l'introduction du moteur électrique nouvelle génération
- Maubeuge : avec des investissements pour la prochaine génération de véhicule utilitaire Kangoo, dont Kangoo Z.E.

Malgré cette annonce en grande pompe à la veille de l'assemblée des actionnaires, les investissements et les embauches étaient globalement déjà connus, et ne sont clairement pas à la hauteur des espérances et des ambitions ! Rien de nouveau sous le soleil et beaucoup de questions qui restent sans réponse. En tout cas, rien qui permette « *d'assurer un haut niveau d'activités des sites français* ».

Entre 2004 et jusqu'à la crise de 2007, les usines de production françaises produisaient plus de 45% de la gamme VP de Renault pour descendre à 23% en 2013, à la mise en œuvre du 1^{er} accord de compétitivité. A la fin 2017, les usines françaises produisent moins de 14% de la gamme Renault VP. Les véhicules de la gamme les plus vendus sont fabriqués en Espagne et en Turquie.

Sur la même période, Renault aura perdu en France plus 5000 emplois et le savoir-faire allant avec, et ce, malgré les embauches. La direction le reconnaît elle-même ! Plus de 10000 intérimaires et plus de 6000 prestataires travaillent pour l'entreprise. L'externalisation et la délocalisation se sont renforcées au fil des ans.

L'activité de l'usine de Douai est en sous régime et fonctionne au mieux avec 1,5 équipe. La poursuite de la baisse de l'activité (156 943 en 2017) est à craindre. Que se passera-t-il d'ici 2021 et quelles seront les prévisions de volumes de la *nouvelle plateforme électrique Alliance* ?

Concentrer la stratégie de l'entreprise sur l'électrique est un pari qui nous pose de nombreuses questions sur le futur.

- Les véhicules Renault - haut de gamme - seront-ils dans la même fourchette de prix que les véhicules Tesla ?
- Les infrastructures en Europe seront-elles mises en place pour assurer la vente des véhicules électriques ?
- Pour un véhicule jugé écologique et une entreprise soi-disant soucieuse de la RSE, qu'en est-il des métaux rares ? Seront-ils en quantité suffisante ?
- Cette transition énergétique ne va-t-elle pas engendrer une dépendance vis-à-vis de pays fournisseurs de métaux rares ?
- Aujourd'hui, Renault se dit leader du véhicule électrique, mais quand compte-t-il développer les batteries ? Et qu'en est-il de leur recyclage ?

71 000 Clio ont été délocalisées en Turquie en 2016. Les 60 000 produites à Flins en 2017 vont l'être aussi prochainement. Y compris en doublant les volumes, les 29 671 Zoé qui ont été produites à Flins en 2017 ne compenseront pas la perte de production de la Clio et de la Micra !

Enfin, le triplement du volume des moteurs électriques ne compensera pas la perte d'activité liée à la diminution du moteur diesel. Le moteur essence étant quasi intégralement fabriqué hors de France.

Des investissements sont toujours bons à prendre, mais ceux annoncés n'enrayent pas la baisse d'activité sur les sites Français, ni les délocalisations et externalisations de notre ingénierie. Le milliard d'euros annoncé sur 4 ans lors du CCE du 14 juin ne relève que d'une stratégie d'investissements normale et logique d'un constructeur automobile. La stratégie de Renault est socialement catastrophique pour la filière automobile française et fragilise considérablement la capacité de Renault à demeurer un constructeur innovant, porté par sa propre gamme et ses capacités en interne.

La CGT ne cautionnera pas cette stratégie centrée sur le tout électrique étant donné les nombreuses incertitudes qu'elle pose, et les investissements qui ne sont pas à la hauteur du défi que représente l'électrique (en termes de moyens financiers, humains, de compétences etc.). Pour ces raisons, la CGT s'abstient sur ce sujet.

Vote Abstention : CGT – CFE/CGC

Pour : FO – CFDT

Présents Elus CGT : E.Louet (Cléon) – D.Leblood-Marco (Cergy/Villeroy) – X.Raynaud (Le Mans) – D.Perrot (Technocentre) – C.Janvier (R-S / Le Mans)-

Absents élus CGT : O.Augustin (Cléon - Excusé) - B. Bacchetta (Lardy) – N. Guermontprez (Sandouville) - P. Le Manach (Flins)