

Le 4 décembre 2018

Affaires Carlos Ghosn : Quelles conséquences pour les salariés de Renault et Nissan ?

De la criminalité économique et financière ?

Depuis les accusations par Nissan des agissements de Carlos Ghosn en son sein et sa révocation des conseils d'administration de Nissan et Mitsubishi, bien des affaires présumées pèsent sur ses épaules. *Dissimulation de revenus, fraude fiscale, abus de bien sociaux...* De nombreuses interrogations émergent sur des possibles agissements au-delà de Nissan et de l'État Japonais. Chez Renault bien sûr, mais aussi vers les sociétés de Renault et de Nissan installées aux Pays-Bas.

Selon certains quotidiens, *ces holdings ressemblent à de véritables boîtes noires... susceptibles d'abriter les présumées malversations financières de l'ancien dirigeant... ?*

Évoqué par la presse Nippone, il y aurait l'achat de demeures privées de Rio et de Beyrouth pour 17,8 millions de dollars par l'intermédiaire d'une filiale de Nissan, ZI-A Capital BV. Et désormais, la presse française pointe *le fonctionnement opaque de la co-entreprise franco-japonaise*

Renault Nissan BV, la structure qui chapeaute l'alliance entre les deux constructeurs, et qui nourrit jour après jour beaucoup d'interrogations.

Quoi qu'il en soit, si tout ou partie des accusations à l'encontre de Carlos Ghosn étaient avérées, **il s'agirait de délinquance, considérée par l'ONU comme de la criminalité économique et financière qui porte atteinte aux salariés, à l'emploi, à l'image des institutions et des entreprises elles-mêmes.**

Après l'indécence de ses rémunérations, la régression sociale qu'il a réussi à imposer aux travailleurs de Renault et Nissan, la délocalisation de nos activités industrielles et d'ingénierie... Le monde du travail risque de payer la facture laissée par Carlos Ghosn s'il laisse faire !

Car des gros actionnaires de Renault poussent à l'absorption de Renault par Nissan dans la seule perspective d'augmenter la valeur boursière de leurs actions !

Pour le monde de la finance, Renault ne vaut rien... Le monde du travail n'existe pas !

C'est ce que défendent les tenants du monde de la finance qui mesurent la valeur d'une entreprise à sa seule valeur boursière. **Pour eux, le monde du travail et ce qu'il produit n'existe pas !**

Selon eux, « *la valorisation boursière de Renault ne vaut rien comparée à celle de Nissan, qui vend 2 fois plus de voitures, 2 fois plus de chiffre d'affaires et qui fait 2 fois plus de profits...* ».

Ainsi et selon Elie Cohen, défenseur acharné du monde de la finance, omni présent dans les médias, affublé du titre *d'économiste chercheur au CNRS*, Carlos Ghosn « *se préparait à aller vers un pilotage plus intégré de Renault dans Nissan... Les Japonais demandent que le rôle de l'État français dans l'actionariat recule. Si c'est le prix pour que Renault devienne un groupe intégré, intégrant complètement Nissan, Avtovaz etc, si tout ceci permet d'avoir un groupe intégré je ne serai pas hostile à un recul de la participation de l'Etat...* ».

Et pour cause ! Car une fois Renault absorbé par Nissan, la valeur de l'action des actionnaires de Renault s'alignerait sur celle de Nissan avec à la clé une plus-value considérable. C'est cela, le rééquilibrage attendu par les argentiers à leur seul bénéfice.

Un rééquilibrage de l'Alliance, synonyme d'absorption de Renault par Nissan aux conséquences sociales catastrophiques !

Il est utile de rappeler que l'acquisition de 44,4% du capital de Nissan a coûté 6,77 milliards d'€ à Renault (4,89 milliards d'€ en 1999 et 1,88 milliard d'€ en 2002). Et c'est Renault qui a financé la prise de participation de Nissan dans Renault. Toutes ces opérations ont été prélevées dans la trésorerie du Groupe Renault et l'ont endetté.

Ce sont donc les salariés de Renault qui en ont assuré le financement et subi les conséquences sociales. Et ce sont les actionnaires de RENAULT (dont Carlos Ghosn) qui ont capté l'intégralité des dividendes versés par Nissan à Renault depuis le début de l'alliance !

Du côté de chez Nissan, 5 usines ont été fermées et plus de 21 000 salariés licenciés. Ceux qui restent, subissent des conditions de travail épouvantables et la répression syndicale est de mise.

Ce ne sont pas les travailleurs de Renault-Nissan qui ont choisi l'alliance et sa structure mais l'Etat français et les dirigeants des 2 entreprises. Ce sont eux qui ont défini les termes de la

participation des 2 entreprises dans leur capital respectif avec pour chacun, une répartition des droits de vote. **Avec 43,5 % dans le capital de Nissan, c'est Renault et donc l'Etat qui détient Nissan et qui à la main quant à l'avenir de l'alliance et non l'inverse !**

Si au nom d'un pseudo-rééquilibrage, la part de Renault chez Nissan passait en dessous de 40 %, avec ses 15% du capital de Renault, Nissan récupérerait des droits de vote. La part de Nissan pèserait alors d'un poids égal à celui de l'Etat français qui détient 15,01 % au capital de Renault... !

Dans l'hypothèse d'une fusion du groupe Renault dans Nissan, il est certain que l'ingénierie Renault et bien d'autres activités industrielles françaises seraient alors considérées comme des doublons à supprimer... **Et comme d'habitude, l'Etat et les dirigeants de Renault justifieraient leur laisser faire au nom du droit de l'actionnaire majoritaire !**

Une des raisons pour laquelle la CGT est farouchement opposée à toute fusion !

Ni fusion, ni statu quo !

Au lendemain de l'arrestation de Carlos Ghosn, le ministre de l'économie Bruno Le Maire s'est contenté d'affirmer que « ... *La responsabilité de l'Etat est d'assurer la stabilité de Renault, l'avenir de Renault, et la consolidation de l'Alliance avec Nissan... et la profitabilité de Renault* ».

- **Un ministre aveuglé par la seule « profitabilité » sans s'interroger une seconde pour qui et pour quoi faire !**
- **Un ministre autiste quant à la situation réelle de Renault en France, de ses emplois, de son outil industriel et de son ingénierie qui part à vau-l'eau, malgré les millions d'argents publics concédés à l'entreprise chaque année !**

Depuis que Carlos Ghosn est PDG (2005) :

- Renault a perdu 22 000 salariés (source documents de référence) en France.
- Quand la France assurait 53% de la production Européenne de Renault en VP (Turquie comprise), elle en assure seulement 19% en 2017 et encore beaucoup moins en 2018.
- L'ingénierie se désagrège...
- La précarité et le recours aux prestataires ont explosé
- Les conditions sociales (conditions de travail, salaires...) ne cessent de se dégrader !

L'Etat ne peut plus se comporter comme un vulgaire actionnaire raflant la mise en dividendes et laisser Renault dans les mains d'une poignée d'actionnaires toujours plus avides de profits.

L'Etat doit s'impliquer dans les affaires de Renault pour faire en sorte que les préoccupations industrielles et sociales soient la pierre angulaire de la stratégie de l'entreprise avec ses effets pour toute la filière automobile française.

Raisons pour lesquelles la CGT va interpeller l'Etat pour avec les organisations syndicales et la direction de l'entreprise dresser un bilan objectif de la situation de Renault, de la filière automobile et dessiner ainsi une stratégie réellement industrielle et sociale.