

Pertes ? Profits ? Ou moyen de mettre la pression sur l'emploi et les salaires ?

La CGT Lardy : syndicat de site pour tous les salariés du CTL
RENAULT – PRESTATAIRES – INTERIMAIRES – APR – ETAM – CADRES.

Contact : cgt.lardy@renault.com
Facebook : [CGT.RENAULT.LARDY91](https://www.facebook.com/CGT.RENAULT.LARDY91)

La directrice générale intérimaire de Renault, C. Delbos, a beau être l'ancienne directrice financière, l'incompréhension des salariés a été grande à l'annonce des résultats financiers. En effet, comment expliquer qu'avec une marge opérationnelle de 2,6 milliards € (4.8% du CA), le bilan débouche sur une perte de 141 millions € ou un «maigre» bénéfice de 19 millions € en comptant l'apport de Nissan.

En réalité, le « mauvais » bilan ne provient pas d'une absence de « rentabilité » de l'entreprise mais en grande partie de jeux d'écriture (sur les impôts différés et la dépréciation des actifs récemment acquis en Chine) et du moindre apport de Nissan.

C'est surtout un moyen supplémentaire pour la direction de mettre la pression sur nos salaires et sur l'emploi. Tout cela alors qu'elle entame des « négociations » d'un troisième plan de compétitivité en France (prévu pour mi-2020) et qu'elle annonce déjà un plan d'économies de 2 milliards d'euros dont l'ingénierie serait un des principaux contributeurs.

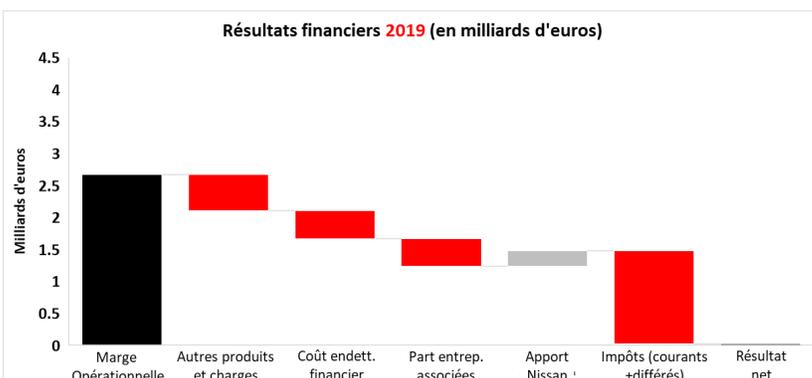
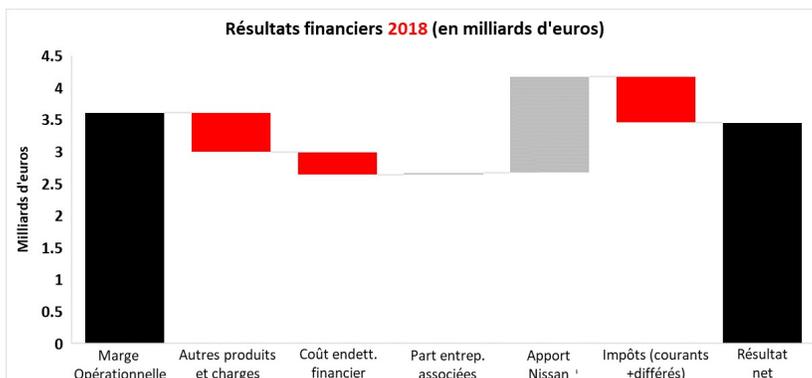
La directrice générale de Renault, C. Delbos, a envoyé des messages contradictoires lors de la présentation des résultats financiers 2019. Première incompréhension : certains articles de presse indiquent que Renault est dans le rouge (avec une perte de 141 millions d'euros) alors que d'autres indiquent un bénéfice de 19 millions d'euros. Explication : le premier chiffre concerne le Groupe Renault (donc sans prendre en compte l'apport de Nissan).

Mais ce qui étonne le plus à la lecture du bilan, c'est que le résultat net passe de 3.5 milliards d'euros en 2018 à... 19 millions d'euros en 2019. Voyons dans le détail ce qui explique cette chute, en partant d'abord de la marge opérationnelle (voir les illustrations ci-dessous).

La marge opérationnelle, c'est l'image des profits réalisés par Renault par l'exploitation de notre travail : c'est le chiffre d'affaires auquel sont soustraits le coût des matières premières, les salaires, les frais de R&D, les frais commerciaux. Elle s'élève quand même en 2019 à 2.6 milliards d'euros ! C'est 1 milliard de moins qu'en 2018 (baisse des ventes, notamment de moteurs aux partenaires Daimler et Nissan, et hausse des frais de R&D d'après la direction).

Deuxième raison à la baisse du résultat net : les pertes liées aux entreprises associées qui expliquent 500 millions de baisse. Il s'agit en réalité d'une dépréciation d'actifs en Chine, un exercice financier qui consiste à dire que les entreprises achetées valent finalement moins que ce qui était prévu ! De beaux investissements de nos grands décideurs...

Troisième raison, la chute de l'apport de Nissan, dont les bénéfices ont énormément baissé sur l'année 2019. Cela explique 1,3 milliard d'euros en moins sur le résultat net.



Dernière raison, un jeu d'écriture sur les impôts, le poste « *impôts courants et différés* » passant de 700 millions d'euros en 2018 à 1.5 milliard d'euros en 2019. Les impôts différés s'expliquent par le décalage dans le temps entre l'établissement des comptes et le paiement réel des impôts. Renault a décidé de solder en 2019 les années précédentes où elle avait affiché des remboursements prévisionnels d'impôts... Un exercice comptable qui explique 750 millions en moins sur le résultat net 2019 !

La baisse de 3.5 milliards d'euros du résultat net s'explique donc par :

- Une baisse de 1,3 milliard d'euros de la contribution de Nissan
- Des exercices comptables de 1,2 milliards d'euros (« impôts différés » et dépréciation d'actifs en Chine)
- Une baisse d'1 milliard de la marge opérationnelle.

La direction nous menace donc d'un nouveau plan d'économies de 2 milliards d'euros pour mai 2020 alors que la baisse du résultat net vient en grande partie d'éléments extérieurs (situation de Nissan, investissements hasardeux en Chine, en Iran, jeux d'écriture comptables).

Car, de l'argent, Renault en a en ! D'après les chiffres mêmes de la direction, la réserve de liquidité de l'Automobile s'établit à 15,8 milliards d'euros (12,3 milliards de trésorerie et 3,5 milliards de lignes de crédit disponibles immédiatement). Sur les 4 dernières années, il y a eu 10 milliards d'euros de bénéfices ! Et, cette année, même en annonçant 141 millions de pertes pour le Groupe Renault, la direction indique qu'elle versera en juin 2020 des dividendes à hauteur de... 312 millions d'euros !

Ce serait donc toujours à nous de nous serrer la ceinture en acceptant en plus de travailler avec toujours moins de moyens pendant que les actionnaires, eux, gagnent à tous les coups. Cette situation ne peut plus durer, il faut nous préparer à riposter aux nouvelles attaques qui se dessinent.



Visite du nouveau directeur de l'Ingénierie à Lardy

La semaine dernière, après avoir vu la hiérarchie, le nouveau directeur de l'ingénierie, M. Le Borgne, a rencontré les organisations syndicales représentatives du site. Les points les plus marquants de ses propos sont : l'objectif de remplacer les essais par de la simulation, les coûts salariaux qu'il juge trop élevés en France (Renault et sous-traitants) et l'utilisation des salariés sous-traitants comme « variable d'ajustement ». Cela ne constitue en rien un changement de stratégie pour l'ingénierie mais plutôt une accélération de ce qui dégrade nos conditions de travail.

D'après le nouveau directeur de l'Ingénierie, il faut tendre le plus possible vers le numérique et **restreindre au maximum les essais**. L'objectif : des gains économiques...

Malgré un discours sur les importantes évolutions technologiques à venir, le nouveau directeur ne pense pas qu'il faut augmenter les investissements à Lardy pour s'y préparer. Au contraire, il indique que **l'investissement annuel de 15 millions d'euros à Lardy, c'est « peut-être un peu trop » !**

Dans le même état d'esprit, l'ingénierie France du fait de ses **coûts salariaux**, selon lui, « *les plus élevés* », doit se concentrer sur les innovations et évolutions technologiques en **s'appuyant plus sur les RTx et en rediscutant le périmètre d'activités du centre de Lardy**.

Et pour finir, afin d'absorber une crise qu'il voit arriver, il annonce clairement **jouer sur la variable des effectifs de la sous-traitance**. La CGT a fait remarquer qu'au lieu de donner 5 milliards en 6 ans aux actionnaires, ces masses énormes d'argent auraient pu permettre de conserver tous les emplois mais leur logique de gestion ne prend en compte que les dividendes. Et le directeur de qualifier la **sous-traitance de l'ingénierie de « high cost »** : nous ne devons pas avoir la même conception des hauts salaires, ceux de nos collègues prestataires ne nous donnent pas l'impression d'atteindre les sommets...

Alors qu'elle a 15,8 milliards en caisse et qu'elle va verser 312 millions d'euros de dividendes cette année, la direction crie à la crise pour nous faire accepter les baisses d'effectifs et une possible délocalisation d'activités dans les RTx. Il faudra tous se mobiliser pour défendre les emplois du site, qu'ils soient tenus par des Renault ou par des sous-traitants.