

Nous ne sommes pas une variable d'ajustement



Vendredi 19 février, Renault a annoncé 8 milliards d'euros de pertes en 2020. Ces pertes se décomposent ainsi :

1) Perte d'exploitation : 2 milliards

2) Frais de restructuration et dépréciation d'actifs : 1 milliard

3) Impact de Nissan : 5 milliards

1) La perte d'exploitation est l'écart entre le chiffre d'affaires (montant des ventes) et les charges d'exploitation (moyens de production, masse salariale...). Cette perte **provient d'une baisse des ventes de 21,3 %** en 2020 liée au Covid.

La marge opérationnelle, qui mesure la rentabilité des ventes, est légèrement négative (-0,8 %).

2) Les frais de restructuration comprennent les dépenses engagées dans le plan de réduction de 15000 emplois dans le monde. Ils **auraient donc pu être évités**.

3) Les pertes de Nissan découlent aussi de la baisse de ses ventes. Ces pertes transférées sur les comptes de Renault (qui a longtemps bénéficié des bons résultats de Nissan) **ne sont pas imputables à Renault**.

Le prix du redressement : Le résultat net était déjà déficitaire de 7 milliards au 1er semestre 2020. Le second semestre a donc été meilleur, dégagant même une marge opérationnelle de +3,5 %. Cela s'explique par :

⇒ Un **rebond des ventes** au second semestre, après une baisse de 35 % au premier semestre 2020,

⇒ La réalisation de **1,2 milliard d'euros d'économie** en 2020 obtenues par un plan drastique de réduction des coûts, dont la moitié provient de la R&D.

Ce ne sont pas aux salariés de payer la crise

Cette cure brutale d'austérité va supprimer 4600 emplois Renault en France, des licenciements chez les prestataires, et la dégradation des conditions de travail pour les salariés qui restent en R&D ou en Fabrication.

Renault veut supprimer 1900 postes dans l'Ingénierie et le Tertiaire d'ici fin octobre 2021 grâce **un dispositif de Rupture Conventionnelle Collective, auquel seulement 300 salariés ont adhéré pour l'instant**.

Il est à craindre que la pression augmente pour pousser les salariés à se déclarer « volontaires » au départ. La meilleure réponse à ces pressions est une réponse collective des salariés, à laquelle SUD est prêt à contribuer.

L'emploi, les salaires et les conditions de travail ne doivent pas être la variable d'ajustement. Les salariés ne sont pas responsables de la crise actuelle, comme d'un système et de choix économiques qu'ils subissent. Ils n'ont pas à en payer les frais.

Hold-up sur les congés, mais pas sur la charge de travail

La direction prolonge le **chômage partiel** le vendredi **jusqu'au 13 aout**, tout en restreignant les exceptions.

Pour ceux qui chôment depuis janvier, cela peut aller jusqu'à **33 jours chômés** et **6 jours de congés perdus**. Le but est de faire baisser la masse salariale. La charge de travail n'a qu'à s'adapter. Ben voyons !

Elle veut en plus imposer **3 jours de congés supplémentaires entre le 12 avril et le 7 mai**.

Que restera-t-il pour nos congés d'été ? La pose des congés doit rester au volontariat.

Hécatombe chez les prestataires

1324 prestataires ont disparu de l'établissement en un an (soit entre novembre 2019 et novembre 2020, derniers chiffres dont nous disposons), et particulièrement les prestataires Métiers (-36 % au TCR). Ce sont les conséquences du plan de réduction des coûts. Et la tendance continue.

	Prestataires Technocentre			Prestataires Aubevoye			Total Etablissement		
	Métiers	Service aux résidents	Total	Métiers	Service aux Résidents	Total	Métiers	Service aux résidents	Total
Novembre 2019	2727	1388	4115	566	126	692	3293	1514	4807
Novembre 2020	1732	1235	2967	400	116	516	2132	1351	3483
Différence	-995	-153	-1148	-166	-10	-176	-1161	-163	-1324
	-36,49 %	-11,02 %	-27,90 %	-29,33 %	-7,94 %	-25,43 %	-35,26 %	-10,77 %	-27,54 %

Que se passe-t-il à SERMA ? Au Technocentre, les prestataires de SERMA vont perdre leur travail. Certains voient leur activité délocalisée, comme en Inde pour les bancs HIL. Mais avant, on leur demande de former leurs remplaçants. Quel cynisme !

SERMA veut ensuite s'en débarrasser grâce à une Rupture Conventionnelle Collective (RCC) visant 80 salariés. Elle les menace d'une mutation en province (et d'un licenciement en cas de refus) s'ils ne sont pas « volontaires » à la RCC. SERMA procède en fait à un plan social déguisé et à des départs contraints. C'est inacceptable.

Non au blocage des salaires

A l'issue des **NAO**, la direction a annoncé hier un budget global de **0,3% pour les mesures salariales en 2021** (APR, ETAM et Cadres), incluant les revalorisations automatiques d'ancienneté (0,2%) et des AI au compte-goutte. 45% des APR et des ETAM n'auront rien. Et c'est toujours l'absence de transparence chez les Cadres.

Aux suppressions d'emplois s'ajoute désormais le blocage des salaires. La direction privilégie les primes (liées à ses objectifs de productivité et exonérées de cotisations) au détriment de l'augmentation du salaire de base.

Renault n'est pas au bord de la faillite. L'entreprise dispose de **16,4 milliards** d'euros de réserves de liquidités, auxquelles s'ajoutent les **16,6 milliards** de liquidités de RCI. Renault peut aussi demander de nouveaux Prêts Garantis par l'Etat si besoin (ces PGE font le grand bonheur des banques qui prêtent cet argent).

⇒ **SUD revendique une Augmentation Générale des Salaires de 300 €.** Une augmentation uniforme et pas en pourcentage pour que le budget attribué à celle-ci bénéficie davantage aux plus petits salaires.

⇒ **Cette hausse peut être financée en plafonnant durablement les rémunérations** des cadres dirigeants, afin de remettre plus de justice sociale et de réduire les inégalités salariales.

Renault ne versera pas de dividendes cette année après en avoir versé près de 6 milliards ces dix dernières années. Mais cette « privation » n'est pas comparable avec la perte d'emploi d'un salarié Renault, prestataire ou intérimaire qui ont vu leurs conditions de travail se dégrader suite aux plans successifs de compétitivité.

Défendre nos intérêts de salariés

Nous ne sommes pas tous dans le même bateau. Le plan de Luca De Meo vise à restaurer des marges par la réduction des emplois, des frais de R&D et de Fabrication. Dans cette cure d'austérité, beaucoup de salariés vont se retrouver au chômage, les conditions de travail de ceux qui garderont leur emploi vont se dégrader.

Le train de vie des gros actionnaires, comme celui des dirigeants de Renault, ne va pas subir une telle dégradation. Comme le montre le dernier rapport Oxfam, la crise augmente les inégalités. Si les « investisseurs » jugent que Renault n'est pas assez rentable, ils placeront leurs capitaux ailleurs. L'avenir de Renault et de leurs salariés leur importe peu par rapport à celui de leur portefeuille.

La crise actuelle, quasi existentielle, du secteur automobile devrait permettre une remise en cause de son modèle économique et social. Malheureusement, il n'en est rien. Il s'agit toujours de :

⇒ **Satisfaire la soif de profit des « investisseurs »** (c'est-à-dire des banques et autres fonds spéculatifs),

⇒ Tandis que **les salariés sont mis en concurrence afin de faire baisser le « coût du travail »**, ce travail humain qui est pourtant le seul créateur de valeur.

La concurrence entre constructeurs s'amplifie sur fond de baisse de rentabilité du secteur automobile. Cette concurrence se fait au détriment des salariés, qui doivent plus que jamais s'unir pour défendre leurs propres intérêts. **Syndiquez-vous à SUD !**