



Sections RENAULT

N° 78 4 décembre 2017

# Marge 8% :

## Toujours plus pour qui ?

### *Parlons partage de la Valeur Ajoutée*

**Les plans « RENAULT Drive the future » et « NISSAN M.O.V.E. to 2022 » ont un point commun, ils contiennent tous deux l'objectif : « marge à 8% ou supérieure à 7% ». Vous êtes-vous posé la question : comment et pourquoi augmenter la marge opérationnelle ?**

Comment ? C'est bien sûr en augmentant les recettes et en diminuant les coûts.

**Augmenter les recettes**, c'est vendre plus de voitures plus d'accessoires plus de services, et les vendre plus cher en améliorant notre image. Par exemple, en 2013 nous avons remplacé Modus par Captur : Modus était un monospace à fort contenu, plus complexe que Clio3, tandis que Captur est un crossover dérivé à peu de frais de Clio 4, à plus faible contenu que Modus et pourtant vendable plus cher grâce à son « look ».

**Diminuer les dépenses**, vous le voyez à l'œuvre chaque jour : acheter moins cher les composants, les prestations et les « workpackages », l'âpre négociation des budgets d'effectifs chaque année, la « modération des salaires » pour le plus grand nombre par les « Accords de compétitivité », la précarisation des salariés par les ordonnances travail.

On peut citer également les conditions avantageuses consenties par le gouvernement espagnol pour maintenir l'emploi en Espagne (avantageuses pour les comptes de Renault, certes, mais pas pour les contribuables Espagnols ni pour les salariés !).

**Alors oui ça marche** : 5% de marge dans le plan précédent, 6% en 2016, autant chez PSA pourtant revenu de loin. Maintenant posons-nous la question : pourquoi, pour qui, et même jusqu'où ?

Pourquoi pas 20% de marge, ou même 40% ? Après tout, l'industrie du luxe le fait bien. En même temps, pourquoi ne pas augmenter les revenus des dirigeants, après tout ceux des footballeurs progressent aussi.

La vraie question est : **à quoi bon des entreprises de plus en plus florissantes si la collectivité n'en tire pas proportionnellement avantage ?**

Il s'agit bien là d'une sorte de « prélèvement à la source », de la captation par un petit nombre des fruits du travail du plus grand nombre : une fois la richesse ainsi captée sous forme de marge, son affectation est livrée au seul bon vouloir des dirigeants et du Conseil d'Administration.

Comprenez donc que le « petit nombre » ce sont les dirigeants, les gouvernants, les possédants, les « sachant », l'Occident, les pays du Nord.

Et que « le plus grand nombre » c'est nous, les salariés, les employés, les exécutants, les migrants, les pays du Sud.

La déconfiture de la COP 23, deux ans après le triomphalisme de la COP 21 prouve s'il le fallait encore qu'il est impossible de sauver à la fois la planète et le « capitalisme-libéralisme-mondialisme » : pour les mêmes raisons que la croissance de la marge pour elle-même est incompatible avec le progrès du bien commun.

Objecterez-vous que nous « Jetons des pierres aux premiers de cordée » ? Nous trouvons cette comparaison particulièrement biaisée car les vrais premiers de cordée, d'une part engagent leurs efforts et leur vie au même titre que l'équipe qu'ils emmènent, d'autre part se donnent pour mission d'emmener tout le monde en haut, de manière solidaire, et non d'atteindre une « marge de 8% » à leur seul profit.

**Pour pouvoir porter la voix des salariés dans les plus hautes instances de représentation du personnel et proposer d'autres buts pour notre entreprise que la marge de 8%, il n'y a pas d'autre choix que le syndicat SM-TE prenne toute sa place dans la négociation collective.**

**Alors, en 2018, travaillons ensemble à cet objectif dans tous les sites Renault, les militants du SM-TE sont à votre côté.**

**Le choix des indicateurs :** La MOP a cet inconvénient de mettre en opposition les salariés et les actionnaires. En comparaison, l'augmentation de la Valeur Ajoutée est un intérêt commun aux salariés et aux actionnaires.

### C'est quoi la Valeur Ajoutée ?

C'est l'écart entre, d'une part, les ventes et autres revenus, et d'autre part, le coût des matières, les salaires, la dépréciation d'actifs et autres charges d'exploitation diverses.

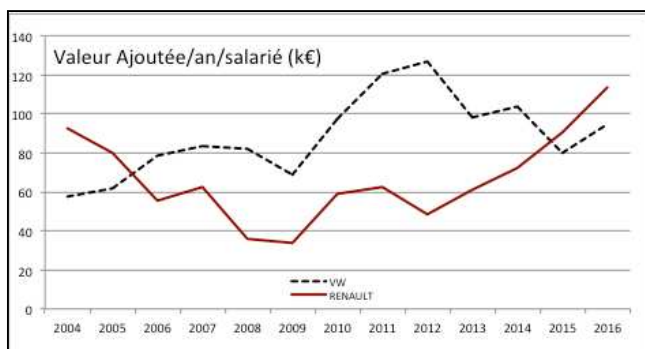
Elle sert à rémunérer les salariés, payer les actionnaires et les créanciers, augmenter les réserves de l'Entreprise pour financer son développement.

VW publie chaque année des indicateurs de Valeur Ajoutée (Cf : Documents de référence publiés lors des AG) :

Valeur Ajoutée	
2015	2016
42 413 ME	46 913 ME

**Valeur Ajoutée par salarié en 2016 : 94,5 KEuros,  
+18% par rapport à 2015.**

**Indicateurs Renault :** Nos études permettent de reconstituer l'évolution de cet indicateur sur les dernières années (source : bilan social) :



Renault France a dépassé VW Monde en 2015 (impact du « DieselGate »?). Même en 2016, malgré un redressement spectaculaire des comptes de VW, Renault reste devant.

L'activité de Renault en France dégage donc une Valeur Ajoutée tout à fait significative, rien ne justifie les externalisations de productions ou d'activités tertiaires.

La part des salaires dans la VA de Renault est redevenue < 100% depuis 2014, ce qui est une condition normale, et descend même sous 70% en 2016.

**L'amélioration très substantielle des deux indicateurs de valeur ajoutée nous montre que toutes les conditions sont réunies pour augmenter les salaires.**

C'est la preuve que l'activité de Renault en France, Développement et Production, est rentable. Il est

temps maintenant de renégocier nos salaires à la hausse, et maintenir la part des salaires dans la Valeur Ajoutée à 70%.

**Le moment est également venu de relocaliser des productions en France, en vue d'augmenter encore significativement la valeur ajoutée. Et de dénoncer sans hésiter l'Accord CAP 2020 qui a été signé en ne contenant rien d'autre que la stagnation voire la régression: la cible de 820 000 voitures fabriquées en France au-delà de 2016, engagement de l'Accord de 2013, a disparu dans l'Accord CAP 2020.**

## **Vous adhérez à notre action ? Soutenez-la et devenez membre SM-TE**

**Pour permettre au plus grand nombre de se réapproprier le syndicalisme, le syndicat SM-TE s'oblige dans ses statuts à être financé uniquement par ses adhérents pour garantir d'être sous leur contrôle et au service de leur représentation, et s'interdit tout financement d'origine patronale ou politique.**

**Bulletin d'adhésion et de soutien :** [www.travaillonsensemble.org](http://www.travaillonsensemble.org) cotisation annuelle : 30 à 50 €.

Contact : 06.98.05.13.80 API : FR TCR LOG 0 52 [sm-te@travaillonsensemble.org](mailto:sm-te@travaillonsensemble.org) [www.travaillonsensemble.org](http://www.travaillonsensemble.org)