



**Contre l'intérêt  
du personnel, ils  
vont oser signer !**

jeudi 14 mars 2013

## **HONTE AUX SIGNATAIRES DE L'ACCORD DE RÉGRESSION SOCIALE QUI NE GARANTIT RIEN POUR LES MOIS À VENIR !**

Avant-hier, l'**Accord de compétitivité** applicable à tous les établissements Renault de France a été soumis à l'avis (exclusivement consultatif !) du Comité central d'entreprise.

A l'occasion du dernier arrêt de travail (mercredi 20 février), le **syndicat CGT de Cléon** avait mis en débat la proposition d'une manifestation nationale au siège de Renault, à Billancourt, le jour du CCE. A une condition: que le niveau de mobilisation dans les principales usines le permette.

Réunis à Paris pour en discuter mercredi dernier, les syndicats CGT ont estimé que la baisse de la mobilisation constatée sur tous les sites ne permettait pas de garantir la réussite d'une telle initiative. C'est pourquoi ils y ont renoncé.

## **Au Comité Central d'Entreprise, CFDT, CGC et FO votent en faveur de l'Accord de compétitivité**

Pour sa part, la CGT a refusé de prendre part à ce vote pour les motifs suivants:

- ⇒ l'accord de Groupe n'a pas vocation à se substituer aux accords d'entreprises existants, portant sur le même objet et la même cause,
- ⇒ le seul objet du projet d'accord de groupe est de porter atteinte aux accords d'entreprises en vigueur, sans toutefois respecter le cadre légal,
- ⇒ les CHSCT n'ont pas été informés préalablement, alors que les dispositions du projet d'accord sont susceptibles d'avoir des incidences sur la santé et la sécurité des salariés,

Compte tenu de ces éléments, les élus CGT ont estimé que le CCE n'était pas en mesure d'émettre un avis motivé.

**Mais c'est sans surprise que les syndicats CFDT, CGC et FO ont émis un "avis favorable" à l'accord.**

⇒ Pour la CFDT, il "constitue une première étape *indispensable* au redressement de Renault tout en préservant les sites industriels *pour permettre un rebond futur* " !

Tant pis si le nouvel accord va nous voler entre 3,5 jours et 21 jours de congés CTI et JCC . Pour ce "partenaire" de la direction, grâce aux "nouveaux modes de dialogue social" qui auraient été institués par l'accord, il sera toujours temps de "convenir" d'une nouvelle

organisation du travail dans les futures “discussions” locales avec la direction. Pourtant, on verra bien à cette occasion que tout le baratin sur “la qualité de vie au travail” promise par l’accord ne vaut pas grand chose !

⇒ Pour FO aussi, la suppression du caractère obligatoire des mobilités, le “gel des salaires limité à 2013” et le soi-disant “engagement ferme et chiffré de la direction sur les volumes” lui suffisent pour enterrer son opposition à l’accord .

Un accord dont FO affirmait pourtant qu’il “ aura comme conséquence de fragiliser Renault en France par la baisse des effectifs, et accentuera les difficultés sociales des salariés par la baisse de leur pouvoir d’achat, sans parler de la dégradation des conditions de travail”.

⇒ Quant à la CGC, qui revendique fièrement le fait d’avoir négocié “en tant que syndicat catégoriel”, ça ne la dérange pas d’approuver un accord qui pénalise le plus durement... la catégorie professionnelle qu’elle ne représente même pas: les agents de production.

Mais c’est vrai que ses “meilleurs” adhérents se sont montrés à la hauteur lorsqu’il s’est agi de défendre le projet de la direction, à l’occasion des réunions d’UET organisées après chacune des réunions de négociation.

## DES “ ENGAGEMENTS ” ... AUXQUELS CARLOS GHOSN NE CROIT MÊME PAS !

Pour exclure la fermeture d’usines en France, **Renault se serait engagé sur une production minimum de 710 000 véhicules d’ici fin 2016** (au lieu de 530 000 en 2012), soit une progression de 33% ! Un engagement auquel croient, dur comme fer, les syndicats signataires.

Pour y parvenir, Renault table sur l’apport de 80 000 véhicules venant de partenaires (Nissan ou Daimler) **et une progression de 15% du marché automobile européen, d’ici 2016 !**

Sauf qu’il y a une semaine, au salon automobile de Genève, Carlos Ghosn a déclaré à **propos du recul du marché automobile européen** (et pas de la “progression” de ce marché) :

*“Nous le voyons toujours entre moins 3% et moins 5% en 2013. Mais on en est à moins 8 ou 9% sur les deux premiers mois. La question est : va-t-on continuer sur la lancée des deux premiers mois. [...] Le problème, ce sont les incertitudes sur la réduction des déficits, l’Euro, l’Union européenne, les risques de troubles sociaux. Il n’y aura pas en tout cas de bonne nouvelle sur l’Europe d’ici à 2016”*

Avant d’ajouter, pour rassurer... ses actionnaires (mais pas nous, évidemment) :

*“ Il n’y a pas d’impact important de la crise sur les véhicules d’entrée de gamme. Notre gamme “Entry” n’est pas affectée. Même si le marché s’effondre, il faut continuer à produire ces véhicules ”*

Le problème, c’est que cette gamme “ Entry ”, celle sur laquelle va compter Renault, c’est très précisément celle des véhicules produits hors de France (Logan, Sandero, Duster...).

**Voilà pourquoi l’accord qui a été validé par le CCE prévoit déjà qu’il pourra être remis en cause dès 2014.** Au chapitre 12, on y lit :

*“ Si malgré les efforts de tous, des engagements majeurs ne pouvaient être tenus, un*

*point de la situation sera fait dès 2014 par les parties signataires afin de tirer suffisamment tôt les enseignements positifs et négatifs de l'application de l'accord et d'en tirer les conclusions nécessaires notamment pour ce qui pourrait concerner la réversibilité de telle ou telle disposition."*

Voilà encore pourquoi le journal "**Les Echos**" du 7/03/2013 a pu écrire :

*" L'accord de compétitivité sera-t-il suffisant pour tout remettre d'aplomb ? Certainement pas. [...] Le problème de fond reste que les modèles produits dans les usines françaises (Laguna, Clio, Scénic, Espace) se vendent très mal"*

## **Alors que le chômage s'envole, un accord qui détruit l'emploi !**

Selon les chiffres du chômage publiés début mars, **10,2% de la population active est au chômage, soit 2,9 millions de personnes.** Et ce chiffre devrait continuer à progresser.

**Ce taux bondit même à 25,7% chez les jeunes de moins de 25 ans.** C'est 3,4 points de plus qu'il y a un an ! Du jamais vu depuis 1975, date des premières statistiques en la matière.

Pour ceux et celles qui ont des enfants et qui souhaitent qu'ils aient un travail, lorsqu'ils termineront leur scolarité ou leurs études, cette situation devient insupportable.

**C'est pourtant le moment qui a été choisi par les syndicats CFDT, CGC et FO pour signer un "pacte" avec la direction de Renault par lequel ils donnent leur "accord" pour organiser le départ de 8 260 salariés, dont 7 500 ne seront pas remplacés.**

En clair, même sans "plan social", c'est au minimum **7 500 nouveaux emplois qui vont être purement et simplement détruits, privant de travail ceux qui en recherchent un ou ceux qui vont sortir de formation**

Cette destruction d'emplois permettra à Renault de faire 400 millions d'économies. Mais la même entreprise n'a eu aucun mal à trouver 508 millions d'euros pour les reverser à ses actionnaires, en puisant dans les 1 735 millions d'euros du bénéfice net réalisé en 2012.

## **Périodes de "forte" ou "basse" activité: un accord qui aggrave la flexibilité !**

Alors qu'à l'occasion de la 5ème réunion de négociation (9/01/2013), la direction affirmait que les heures supplémentaires ne seraient plus majorées qu'à 10%, les signataires se vantent d'avoir obtenu le maintien de la majoration des heures supplémentaires à 25%

Mais ce qu'ils oublient de préciser, c'est que lorsque l'accord entrera en application:

⇒ **les samedis deviendront "obligatoires"** lorsqu'il s'agira de journées "complémentaires" de travail, alors que dans notre établissement, les samedis avaient toujours été travaillés "au volontariat"

⇒ **les samedis "complémentaires"**, travaillés dans le cadre des période dites de "forte activité" - qui pourront durer jusqu'à 4 mois par an - **ne feront l'objet d'aucune**

**majoration** si elles n'ont pas pour effet de provoquer le dépassement de la durée annuelle du temps de travail, fixée à 1 603 heures. Et ces journées "complémentaires" ne donneront droit qu'à " *un jour de repos individuel de récupération* " à prendre dans l'année.

C'est ce que dit l'article 3.2.3-alinéa 2 de l'accord:

*"La durée maximale des périodes de forte activité occasionnant des semaines longues est limitée à quatre mois par année civile. [...] Dans ces périodes, chaque semaine longue ouvre droit à un jour de repos individuel de récupération qui est pris dans le cadre de l'année civile en cours"*

En clair, après les semaines de 4 jours pour ceux qui y avaient droit depuis 1999, **la direction vient de se donner les moyens d'imposer la semaine de 6 jours consécutifs pendant 4 mois de l'année.** Voilà certainement ce que les signataires appellent la "promotion de la qualité de vie au travail" !

Voilà comment la direction compte garantir la réalisation de ses programmes de fabrication, en supprimant le 1/4 des effectifs de fabrication, sans avoir à embaucher.

**Préparons- nous à nous faire entendre de nouveau lors de la mise en application de cet accord pourri**

Pour la direction, les nouveaux horaires de travail résultant de l'accord seront **mis en place entre juillet et septembre de cette année.**

Il n'y aura pas de négociation d'un nouvel "accord local" puisque **l'accord national stipule qu'il sera mis en oeuvre "après concertation avec les Organisations Syndicales et après information et consultation du comité d'entreprise ou d'établissement et, si nécessaire, du ou des C.H.S.C.T. [...]"**.

En clair, la direction s'engagera bien dans quelques parloles avec les organisations syndicales pour faire croire qu'elle les écoute, mais elle imposera au final son point de vue.

**Alors, préparons-nous à nous faire entendre, lorsque le Comité d'établissement va être convoqué pour que la direction y présente l'organisation du travail qui va nous voler jusqu'à 21 jours de congés.**

### **Intempéries et JCC:**

Le lundi 11 février dernier, dès la fin de matinée, la direction de l'établissement n'avait pas hésité à inciter un maximum de salariés à poser un jour de congé CTI pour le lendemain, afin d'essayer de casser la grève prévue le lendemain, dès 5h30 aux portes de l'usine, à la prise de poste .

Mais là, malgré la neige et le verglas, il aura fallu attendre le mardi 12 mars pour qu'elle envisage de mettre en JCC certains secteurs de fabrication travaillant en équipes à partir de mercredi matin, alors que les routes sont parfois impraticables depuis lundi après-midi. Une situation connue de tous.

Mais qu'on ne s'y trompe pas. Si elle le fait, ce n'est même pas pour garantir la sécurité de ceux qui prennent des risques en venant au travail. C'est seulement parce que les camions de pièces, bloqués sur les routes, n'arrivent plus à l'usine.