



**NPA**  
NOUVEAU PARTI  
ANTICAPITALISTE

Contact : [ecrire@npa2009.org](mailto:ecrire@npa2009.org)

CTR

Renault

*l'étincelle*

pour la construction d'un parti des  travailleurs communiste révolutionnaire

Contact : [cr@convergencesrevolutionnaires.org](mailto:cr@convergencesrevolutionnaires.org)

Lundi 16 juin 2014

## **Le train des luttes : affiché en partance par les cheminots en grève !**

Voilà près d'une semaine que les cheminots sont en grève à l'appel des syndicats CGT, Sud-Rail et FO dans bien des gares et chantiers. La grève est massive, quoi qu'en dise la direction de la SNCF qui mobilise ce qu'elle peut de cadres, pas toujours compétents, pour faire rouler les trains. Elle a été reconduite jour après jour, bien que Hollande et Valls soient montés au créneau pour appeler à reprendre le boulot ! Avec encore moins de succès qu'aux dernières élections !

### ***Toujours se méfier de leurs réformes !***

Cette grève est dirigée contre la « réforme ferroviaire » concoctée par le gouvernement et la direction de la SNCF. Derrière des formules obscures pour le grand public et pour les cheminots eux-mêmes, il s'agit de redoubler les attaques contre les travailleurs du rail.

En ligne de mire, les conditions de travail, avec la perte d'une dizaine de jours de repos et l'augmentation des amplitudes d'heures travaillées. En ligne de mire aussi de nouvelles possibilités d'embaucher hors statut, avec toute la panoplie des emplois précaires. En ligne de mire enfin, les salaires. Travailler plus, à effectifs réduits, pour gagner moins : une vie davantage pourrie pour les cheminots, davantage pourrie aussi pour les usagers, car cette politique augmente les "incidents matériels" qui retardent les trains, les annulent et mettent des vies en péril. Ces économies sont à l'origine du dramatique accident de Brétigny-sur-Orge l'été dernier.

Le gouvernement et la direction de la SNCF voudraient donc voir ratifier par le parlement cette augmentation de la productivité des cheminots sous prétexte de résorber une « dette » dont ils ne sont pas responsables. Ils ont mille fois raison de se mobiliser, de chercher à mettre un coup d'arrêt à ces mauvais coups, de se dresser contre cette réforme.

### ***Leurs problèmes sont exactement ceux de tous les travailleurs du pays, public et privé.***

Même si les directions syndicales cheminotes n'ont pas choisi de mettre explicitement en avant les revendications et en restent à une dénonciation générale de la réforme, les cheminots mettent sur la table leurs problèmes d'emploi et de salaire. Il suffit de se rendre dans une AG de grévistes pour comprendre à quel point ils sont aigus. Les bas

salaires : au commercial ou à l'entretien des voies, on commence à peine au SMIC. Les primes à la tête du client. Les suppressions de postes – encore 2500 cette année. Et les restructurations permanentes pour adapter les rythmes de travail à l'hémorragie des effectifs.

Mêmes problèmes que les intermittents du spectacle qui refusent une réforme de l'assurance chômage qui ne ferait qu'aggraver leur situation de précarité. Mêmes problèmes que les postiers, en grève dans les Hauts-de-Seine depuis le mois de janvier, mais aussi dans un centre de distribution de Paris 15<sup>e</sup> et bien d'autres contre des suppressions de postes. Mêmes problèmes que les agents de piste Air France de Roissy. Mêmes problèmes que les salariés de Pôle Emploi appelés à la grève jeudi prochain. Sans oublier les salariés de différents hôpitaux du pays qui manifesteront ensemble à Caen le 18 juin prochain.

Partout, les salariés sont confrontés aux mêmes attaques contre leurs conditions de travail, qu'elles soient baptisées « plans de compétitivité », « réforme ferroviaire », « réorganisation » ou autre désignation technocratique. Rien d'étonnant si la colère monte.

### ***Tous ensemble, ouais !***

Si François Hollande et Manuel Valls ont chanté en chœur "il faut savoir terminer une grève" – refrain repris par les politiciens de droite – c'est qu'ils ont peur d'un réchauffement du climat social. Leur porte-parole a même inventé un mot : la « coagulation » des mécontentements. Ils disent ne pas la craindre, mais un peu comme Juppé en 1995 prétendait rester droit dans ses bottes !

**En réalité, c'est la convergence de nos intérêts de travailleurs et la coordination de nos luttes, qui sont bel et bien à l'ordre du jour.**

**Viré !**

Jean-Michel Billig, le directeur de l'ingénierie Renault, a été débarqué la semaine dernière. Il avait été recruté par le Comité Exécutif en juillet 2012 pour restructurer l'Ingénierie : redécoupage des directions (Tests et Services, Systèmes, etc.), classement cœur/non cœur, externalisants, avec en toile de fond l'accord compétitivité et ses 2500 suppressions de postes dans l'Ingénierie.

Expert en dégraissages, Billig avait déjà sévi chez EADS. On ne le regrettera pas. Mais ce n'est pas parce que la direction centrale change de casting qu'elle change de politique. C'est bien le problème.

**Pas de souci pour les cartons !**

Ils nous attendent à Guyancourt – et fissa, selon la direction. Mais celle-ci est si pressée que, depuis plus d'un an qu'elle a prévu de nous y envoyer, les travaux d'aménagement ne sont pas finis. Plutôt que de se laisser stresser par les va-et-vient des ouvriers et déménageurs, certains collègues de Guyancourt jugent qu'il vaut mieux en rire : si on ne peut pas bosser tranquille, allongeons les pauses ! Alors pour nous aussi, pas de stress pour nos cartons, travaillons à notre rythme.

**Le panier de crabes**

Lors de l'Open Forum du 5 juin consacré à la qualité et à la satisfaction client, Bolloré a déclaré que sur ce sujet « *on a à balayer devant notre porte. C'est la raison pour laquelle il y a eu un certain nombre d'évolutions qui ne vous ont pas échappées, y compris chez Renault cette semaine.* » Allusion à peine voilée au limogeage de Billig.

Bolloré, qui est arrivé chez Renault en septembre 2012, soit deux mois à peine après Billig, s'y croit déjà. Mais la guerre pour être calife à la place du calife bat son plein. Alors après Pelata, Tavares et Billig : qui sera le prochain ?

**Les mensonges de PEI**

A la fermeture officielle de Rueil cet automne, que deviendront les salariés de PEI ? Leur direction refuse de les informer et prétend qu'ils auront toujours du travail sur place, parce que le site sera occupé par d'autres entreprises, éventuellement Nissan. Mais même si c'était le cas, la nouvelle entreprise n'aurait aucune obligation de les reprendre, et encore moins de conserver leurs conditions de travail et de salaire. Heureusement, l'intoxication ne marche pas : aidons les à obtenir des garanties de maintien de l'emploi, comme de leurs conditions de travail.

**Mutuelle à l'ANI, non merci**

En ce moment les négociations sur la mutuelle d'entreprise battent leur plein.

Cette mutuelle qui dans un premier temps, serait pour certains financièrement avantageuse sera obligatoire comme prévu dans l'ANI. Cette obligation permettra au patron de revoir selon son bon vouloir les tarifs à la hausse. Comme chez PSA ou à peine un an et demi après l'instauration de la mutuelle le patron vient de décider une augmentation des cotisations pouvant aller jusqu'à 30%.

Lorsque l'on sait qu'entre Renault et PSA les mesures et les accords sont souvent très proches, on se dit qu'il va falloir se battre pour que cette mutuelle ne soit pas une obligation.

**Sale climat au pôle Nord-Est**

Conséquence de l'accord compétitivité, les fonctions- support des sites industriels du pôle Nord-Est (STA, Douai, MCA, SOVAB) sont regroupées au sein d'un Groupement d'Intérêt Economique. Ce GIE devient prestataire de services pour les établissements Renault : une étape probable vers l'externalisation. Les 520 salariés Renault concernés sont mis en demeure de signer une lettre de détachement, acceptant d'être mis à la disposition du GIE et d'intervenir sur tous les sites du pôle en fonction des besoins. La direction menace ceux qui ne signeraient pas de les muter sur chaîne. Bonjour le volontariat !

**Nouvelle usine, exploitation à l'ancienne**

Le directeur de l'usine Renault de Tanger parade dans les colonnes du journal *L'Usine Nouvelle* d'hier : il aurait réussi son pari, 350 000 véhicules produits depuis l'ouverture.

A quel prix ? Le site tourne, se vante t-il, 4 400 heures par an, en deux équipes. En clair, 2 200 heures de travail annuel par salarié, contre 1 600 heures pour un salarié d'ici, aux 35 heures. Et la paie, n'en parlons pas : c'est le tiers ou le quart d'un ouvrier d'ici.

Sauf la paie du directeur et de quelques hauts cadres français au Maroc. Sans compter les heures à la plage, ou dans la villa de fonction.

**Tapis rouge**

Rappelons que pour plaire à Renault le Maroc a fait un don pur et simple de 300 hectares de terrain. Plus : une voie ferrée spéciale jusqu'au port de Tanger. Plus : l'exonération fiscale. Plus : le financement d'un centre de formation tout neuf...