

## ***Pas touche au droit de grève***

Pour une fois, il faut s'en féliciter : ce sont toutes les catégories de personnel du transport aérien (agents de sûreté, d'accueil, mécaniciens au sol, personnel des innombrables sous-traitants, jusqu'aux hôtesse, stewards et pilotes), qui se mobilisent ensemble. Ils protestent contre le projet de loi antigrève du gouvernement, adopté à l'Assemblée le 25 janvier et devant passer au Sénat le 15 février.

### ***Après le transport aérien, à qui le tour ?***

Le projet de loi en question consiste à exiger individuellement des salariés qu'ils se déclarent grévistes 48 heures à l'avance, sous peine de sanction. Ce n'est pas tout : un amendement a été ajouté voulant que les grévistes, toujours individuellement, déclarent 24 heures à l'avance leur jour de reprise du travail ! Bref, une façon de tenter de saboter toute décision collective des travailleurs, en particulier en assemblée générale. Entre autres.

A noter que cette loi qui s'inspire de celle votée en 2007 pour les transports publics terrestres, vise autant le secteur privé que le secteur public du transport aérien. Autant dire qu'il s'agit d'une nouvelle brèche au droit de grève. Après la SNCF, la RATP et l'aérien, à quand des lois antigrève pour l'automobile, le commerce, le BTP, les banques ... sous prétexte que les grévistes prendraient « en otage » la clientèle ?

### ***Les vrais « preneurs d'otage »***

La « prise d'otages » ! La sempiternelle formule magique contre les grévistes. Comme si ce n'était pas les patrons et le gouvernement qui prenaient en otage l'ensemble des salariés (et finalement les usagers) en réduisant les effectifs, en programmant les licenciements, en aggravant les conditions de travail, en faisant travailler plus et gagner moins ceux qui ne vont pas encore pointer à Pôle emploi ! D'ailleurs, pour ce qui est du transport aérien, ledit projet de loi n'a rien à voir avec l'intérêt des passagers, mais tout à voir avec les intérêts patronaux.

A commencer par Air France qui, à la mi-janvier, vient d'annoncer un plan d'économies de 2 milliards

d'euros sur trois ans. Ce qui va signifier des suppressions de postes, moins de salaires, la dégradation de l'entretien, de la sécurité... Au point que la direction d'Air France a même déclaré que la proposition de loi, « *cela nous arrange* » !

La voilà, la vraie raison de ce projet antigrève : le patronat du transport aérien, celui des grandes compagnies comme celui des innombrables sous-traitants, s'apprête à de nouveaux plans de compressions d'effectifs et de remises en cause de tous les acquis. Il s'agit donc d'obtenir du gouvernement des mesures préventives, gravées dans la loi, contre les réactions prévisibles des salariés.

### ***Entre revanche et crainte***

C'est qu'ils ont peur des travailleurs, de nous tous, en fait ! Donc ils y vont de l'intimidation. Et ce n'est pas sans raison qu'ils nous craignent.

Car l'exemple de la combativité est venu des plus vulnérables d'entre nous. Ce projet antigrève arrive à l'Assemblée juste après la longue grève courageuse de décembre dernier pour l'augmentation des salaires, de la catégorie la plus mal payée et la plus précaire des travailleurs des aéroports : les agents de sûreté en butte aux multiples mafias patronales se disputant les contrats véreux des donneurs d'ordre. Leur détermination et leur courage a donné le coup de pouce aux autres catégories, lesquelles, aujourd'hui toutes solidaires, réagissent contre la dernière provocation du gouvernement.

Ce qui se passe aujourd'hui dans le transport aérien concerne l'ensemble des salariés. En ces temps de crise, on voudrait nous faire croire que la classe ouvrière est tétanisée et sans réaction. Mais c'est faux. Partout la colère est la même, même si, pour l'heure, elle s'exprime de façon très dispersée et localisée.

Ce n'est pas la combativité qui manque, mais la fusion de toutes les combativités. Dans le transport aérien, les petites barrières catégorielles viennent d'être franchies. Que les salariés de tous les secteurs, de tout le pays, franchissent les autres barrières professionnelles ou régionales, et le patronat comme le gouvernement présent ou à venir, auront du souci à se faire !

## Double discours

Malgré des ventes de janvier 2012 en baisse par rapport à 2011, le Directeur Commercial France a déclaré être « *confiant quant aux résultats du Groupe sur l'ensemble de l'année* ». Il prévoit une reprise des ventes de Renault au 2<sup>ème</sup> trimestre.

Lors de la 1<sup>ère</sup> réunion NAO sur les mesures salariales de 2012, la direction a au contraire insisté sur cette baisse. Quand on veut noyer son chien...

## Double record

« *L'alliance Renault-Nissan enregistre des ventes record en 2011 pour la 3<sup>ème</sup> année consécutive* » vient d'annoncer la direction de Renault dans un communiqué euphorique. Avec une hausse de ses ventes de 10,3 % en 2011, l'alliance passe devant Toyota et devient le 3<sup>ème</sup> constructeur mondial derrière GM et VW. Et Carlos Ghosn prévoit une nouvelle année record en 2012.

Pour l'emploi et les salaires, l'alliance bat aussi des records depuis 3 ans : gel des salaires en France, salaires low cost au Maroc, baisse des effectifs de Renault sas et de Nissan Motors, suppressions massives d'emplois en Russie... Après l'alliance des exploiters, celle des salariés s'impose.

## Et nos salaires ?

Jeudi 2 février à l'occasion de l'ouverture des NAO, 400 salariés ont répondu à l'appel de trois syndicats du Technocentre qui revendiquent 10 % d'AGS avec 300 € minimum. « Record de ventes pour Renault en 2011 : et nos salaires ? » demandait la banderole déployée devant un concept car exposé dans le hall de l'Avancée.

A Douai, ils étaient près de 500 et à Lardy plus d'une centaine à faire grève. La direction doit annoncer ses mesures salariales lors d'une prochaine réunion NAO le 24 février. C'est maintenant qu'il faut se faire entendre.

## 0,7 sur l'échelle de Richter

Les délégations syndicales centrales qui participent aux Négociations Annuelles Obligatoires (NAO) avec la direction de Renault ont fixé leurs revendications minimum : trois d'entre elles se satisferaient d'une augmentation globale de 4,5 % comprenant 2,4 % d'Augmentation Générale des Salaires (AGS) et 2,1 % d'Augmentation Individuelle (AI). La 4<sup>ème</sup> de son côté demande 3,5 % d'AGS et 2,5 % d'AI.

En 2011, la direction avait lâché une enveloppe de 3 %, dont 1,7 % d'AGS, un seuil déterminant car la moitié des ETAM n'ont pas eu d'AI.

Ce qui se négocie en central, c'est donc 0,7 % ou 1,8 % d'AGS de plus qu'en 2011. On est loin du compte. Avec ces « négociateurs » en central, la direction peut dormir tranquille.

## Quand les traders reniflent le pognon

Les records de vente et les prévisions de résultats financiers produisent leurs effets : l'action Renault a grimpé de 32 % depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2012. Renault se place même dans le peloton de tête du CAC40.

Il faudrait peut-être en informer le CEG qui continue à rabâcher en interne son discours sur la « crise » et les « perspectives difficile pour 2012 » ?

## La Diec remballer ses Arnaque Days

Après plusieurs reports, la DIEC (Direction Ingénierie Équipements Carrosserie) a annoncé l'annulation d'une formation Métiers Days : « *Malgré nos efforts, nous n'avons pas pu réunir les conditions nécessaires à la réalisation d'un module pédagogique répondant à l'attente de l'ensemble des apprenants.* »

Les salariés n'acceptent plus qu'on vide leur Compte Épargne Formation (CEF) : ce n'est pas plus clair, dit comme ça !?

## Tu sais ce qu'ils te disent les coûts fixes ?

Les effectifs de l'Ingénierie diminuent et ce n'est pas fini : seulement la moitié des embauches prévues en 2011 ont été réalisées et pour valider une mobilité entrante, il faut désormais deux départs. La R&D fait en effet partie des coûts fixes que Tavares, sur son blog, dit vouloir réduire absolument, qu'importe les conséquences sur l'emploi et la charge de travail.

## Freeze Cash Flow

La vague de froid a fait chuter la température de nombreux plateaux et ateliers du Technocentre, au point que certains doivent mettre leur manteau pour pouvoir continuer à travailler à leur bureau.

A l'Avancée, les hôtes d'accueil ont exercé leur droit de retrait, le projet de rideau de chaleur pour empêcher l'air froid de pénétrer par les portes d'entrée ayant été victime de la réduction des coûts. La climatisation du bâtiment bat de l'aile car elle aurait dû être remplacée depuis longtemps... Les salariés de Vestalia sont en sous-effectif et courent partout. Mais les objectifs de baisse des coûts et de free cash flow sont atteints. Ça fait froid dans le dos.

## A Davos, on ne fait pas de politique

Ghosn a été l'une des stars du forum de Davos, ce grand raout où l'élite financière, économique et politique mondiale discute de ses affaires. Il s'en est pris encore au coût du travail en France : « *La TVA sociale, c'est une solution. Il faut enlever de la charge sur le travail et après, la mettre sur la TVA ou la mettre sur quelque chose d'autre, c'est une décision politique. Ce n'est pas notre débat.* »

Le transfert vers les consommateurs et les salariés du financement de la sécurité sociale n'est pas le problème de Ghosn, du moment qu'il peut augmenter ses marges. A part ça, il ne fait pas de politique.