

La compétitivité
selon Renault :
**Un accord qui
ne passe pas**

l'étincelle

TECHNOCENTRE

Renault
Guyancourt

www.etincelle-technocentre.com - pour la construction d'un parti des  travailleurs communiste révolutionnaire - mardi 5 février 2013

Les « casseurs », ce sont les patrons : unifions nos luttes

La direction de Goodyear veut fermer l'usine d'Amiens Nord, laissant 1 200 salariés sur le carreau. Mais les salariés de Goodyear ne se laissent pas faire. Ils tiennent en échec leurs patrons qui ont tenté à plusieurs reprises de les licencier par centaines. Ce qui n'a pas empêché le ministre Montebourg de prendre parti pour Goodyear en osant demander à la CGT de « mettre de l'eau dans son vin ». Fini le temps des postures.

De leur côté, les ouvriers de PSA en sont à leur quatrième semaine de grève, et tiennent tête aux intimidations de la direction qui multiplie les procédures de licenciements.

PSA, Goodyear, Virgin, Sanofi, Candia, Renault et tous les autres

La liste des entreprises qui licencient s'allonge jour après jour, mais celle des mobilisations aussi.

Mardi 29 janvier, des salariés de PSA Aulnay ont rejoint ceux de Virgin sur les Champs-Élysées. Puis dans un même cortège, les Sanofi, Candia, Faurecia, Goodyear, Licenci'elles (ex-ouvrières des 3 Suisses), Fralib ont défilé vers le ministère du Travail.

Aux luttes déjà citées, il faut ajouter les « invisibles », celles que les médias ne relatent pas : les salariés des papiers spéciaux Lana à Strasbourg, ceux des plaques de verre Euroglas dans le Bas-Rhin, des transports Keolis en Moselle, des textiles industriels Albany dans le Limousin, du carrossier Durisotti dans le Pas de Calais (fournisseur de PSA et Renault), et des centaines d'autres. Débrayages, rassemblements, grèves, occupations d'usine... Sans parler des hospitaliers, des postiers ou des enseignants mobilisés contre le manque d'effectifs.

A Renault, la direction continue d'utiliser l'arme du chantage alors qu'elle vient d'annoncer la suppression de 8 260 emplois d'ici 2016 ! Soit les syndicats acceptent une augmentation du temps de travail, la suppression de jours de RTT, la mobilité obligatoire entre les différents sites et le gel des salaires en 2013, soit Renault raye de la carte deux de ses sites. Mais les salariés de Renault ont entamé la

riposte et ont multiplié les débrayages la semaine dernière, eux aussi contre l'avis du ministre Arnaud Montebourg qui leur conseillait d'accepter ces « sacrifices modérés ».

Le gouvernement ne s'opposera pas à l'application des plans des licenciements. Il en est même la cheville ouvrière.

Preuve en est de l'accord du 11 janvier, signé par le MEDEF, la CFDT, la CGC et la CFTC et salué par le gouvernement, qui devrait bientôt être inséré dans le code du travail. Il facilite le licenciement et permet aux patrons, s'ils bénéficient de l'accord de la majorité des représentants syndicaux, de baisser les salaires en contrepartie d'une promesse de maintien de l'emploi qui n'engage que ceux qui y croient. Et si le salarié refuse de voir sa paye amputée, c'est la porte pour motif économique. Bref : chômage pour les uns, travailler plus et gagner moins pour les autres.

Que faire contre l'avalanche de plans de licenciements et de suppressions de postes ?

Les grévistes de PSA Aulnay qui se sont rendus à Renault Flins et à Cléon, montrent le chemin. Sans compter les cortèges communs à différentes entreprises à Paris le 29 janvier dernier. Tous ces pas vers la convergence des luttes sont importants parce qu'ils capturent le regard de tous les salariés en proie aux licenciements et aux suppressions de poste dans la fonction publique et les grandes entreprises.

Mais ils donnent aussi l'occasion aux « invisibles », aux millions de travailleurs des petites et moyennes entreprises qui subissent de plein fouet les mêmes attaques, de participer à l'indispensable bagarre commune. Contrecarrer l'offensive patronale de façon réaliste requiert une mobilisation générale du monde du travail pour l'interdiction des licenciements et la répartition du temps de travail entre tous.

L'élan de la mobilisation

La mobilisation est montée d'un cran sur les sites de fabrication Renault et filiales mardi 29 janvier, pendant que se tenait une nouvelle réunion sur l'accord de compétitivité : 1000 salariés ont débrayé à Douai (1/3 des effectifs), 1300 à Flins (avec blocage de l'accès au site le matin entraînant des perturbations sur l'A13), 480 au Mans, 625 à la Sovab, 250 à Sandouville, 130 à Choisy (la moitié des salariés présents), 240 à ACI Villeurbanne sur 300... A Cléon, 840 salariés ont fait grève toute la journée, et ont reçu la visite de 150 salariés de Citroën en grève contre la fermeture d'Aulnay.

De son côté l'ingénierie-tertiaire a marqué un peu le pas : 1h de grève suivie par 250 salariés à Lardy et autant au Technocentre, par quelques dizaines à Rueil ou VSF. Mais tous ces chiffres s'ajoutent : Fabrication, Ingénierie... Et la mobilisation continue.

Pas d'accord !

Mardi 5 février a lieu la prochaine réunion sur l'accord de compétitivité.... et une nouvelle journée d'action sur tous les sites Renault contre cet accord.

Au TCR, une heure de grève est prévue dès 10h dans la Ruche. C'est l'occasion de faire savoir que des salariés du Technocentre ne veulent toujours pas de cet accord qui détruit des emplois et des compétences, tout en dégradant les conditions de travail et le pouvoir d'achat de ceux qui restent.

De la poudre aux yeux

En échange de la signature de l'accord de « compétitivité », la direction de Renault promet de produire en France 100 000 véhicules Renault de plus. Mais ces volumes étaient déjà programmés : Trafic à Sandouville, nouveaux Scénic à Douai...

Quant aux 80 000 véhicules partenaires promis également, une partie est déjà en cours : 35 000 Citan Mercedes sont prévus à Maubeuge en plus du Kubistar (Kangoo badgé Nissan), du nouveau Master badgé Nissan à Batilly... Des promesses qui ne coûtent donc rien.

Des postes pas perdus pour tout le monde

Suite à la négociation du 29 janvier sur l'accord de compétitivité, la direction annonce trois aménagements. Les compteurs de temps seraient plafonnés à 15 jours au lieu de 10, et il serait possible de monétiser davantage ses jours acquis. La mutualisation des fonctions support ferait l'objet d'une commission de suivi avec les syndicats. Et un observatoire veillerait aux détachements obligatoires.

Des aménagements à la marge qui ne changent rien... et qui donneront juste quelques postes dans des commissions aux syndicalistes signataires chargés de veiller au bon déroulement des suppressions de postes.

Ministre du renoncement productif

Arnaud Montebourg, le ministre du redressement productif, a vite remballé ses diatribes contre les patrons licencieurs. Il demande aux syndicats de Renault de signer au plus vite l'accord de compétitivité qui prévoit des milliers de suppressions d'emplois, l'externalisation et la délocalisation d'une partie de l'ingénierie et du tertiaire... Les salariés qui ne veulent pas de cet accord apprécieront.

La crise a bon dos

Renault fait pression sur les syndicats pour qu'ils signent l'accord de compétitivité rapidement. Histoire de dire qu'il n'y a rien à négocier.

Mais pourquoi ne pas attendre l'annonce des résultats financiers le 14 février ? Free Cash Flow positif, action en hausse à la Bourse (+ 12 % en janvier), 1,5 milliards récoltés grâce à la vente des actions Volvo, ventes record de Nissan en 2012 (+5,8% par rapport à 2011), etc. : pas sûr que les résultats soient si mauvais que ça.

Le coût du capital

La direction prévoit de réaliser 400 millions d'économies en supprimant 7 500 postes. A comparer aux 343 millions d'euros de dividendes versés aux actionnaires en 2012 (et combien en 2013 ?) : en voilà une vraie source d'économies.

En panne décence

Le ministre de l'économie, Moscovici, a appelé Ghosn à faire un « effort de décence » en « modérant » son salaire. Diable, que d'audace !

Mais même si Ghosn renonçait à sa part variable chez Renault (1,6 millions en 2012), il lui resterait 1,3 millions de part fixe. Sans oublier sa rémunération chez Nissan (9,9 millions d'euros en 2012). Pour les efforts comme pour le reste, il y en a qui sont plus égaux que d'autres.

Et si le problème était ailleurs ?

Dans un marché français en baisse de 14 % en janvier 2013, Renault augmente ses parts de marché de 1,4 % avec des ventes en baisse de 9,2 %. Le « début de la reconquête » selon le directeur Commercial France. Une reconquête qui ne dépend donc pas de l'accord de compétitivité.

Un chèque en blanc

La direction demande aux syndicats de signer un accord entérinant 2500 suppressions d'emplois dans l'Ingénierie et 1300 dans le tertiaire en février, et ne dévoilera les postes et les secteurs concernés qu'en avril ! La direction annoncera alors qui serait « non cœur de métier » et externalisé, tandis qu'une partie du « cœur de métier » irait dans les RTx. En deux temps : pour que la pilule passe plus facilement ?!