

Lundi 19 avril 2010

l'étincelle*

TECHNOCENTRE

Renault

Guyancourt

pour la construction d'un parti des  *travailleurs communiste révolutionnaire*

Nous sommes tous des cheminots

Dimanche dernier, des membres du gouvernement ont exigé, comme si cela dépendait d'eux, que les cheminots « *mettent un terme à la grève* ». Eric Woerth a ajouté : « *on ne sait pas quelles sont les revendications, sinon des revendications générales sur l'emploi, les salaires* ». L'emploi et les salaires ? Que ce programme n'inspire rien au ministre du travail, soit. Mais ce sont des préoccupations centrales pour tous les travailleurs.

Des raisons de se mettre en grève et de tenir depuis maintenant 13 jours, les cheminots n'en manquent pas. Ils dénoncent le démantèlement de ce qui reste du service public ferroviaire : découpé, filialisé, sous-traité, tout est fait pour en tirer encore plus de profit. Au détriment des usagers et en priorité de tous les travailleurs qui l'utilisent pour leurs déplacements quotidiens. Après tout, même serrés comme des sardines et ballotés de quai en quai au gré des retards et des suppressions de trains, les salariés sont bien obligés d'aller se faire exploiter. Puisque les coupes sombres sont le lot de tous les services publics, y compris l'Education et la Santé, pourquoi les transports y échapperaient ?

Les usagers ne sont pas les seuls à payer les pots cassés de cette politique de rentabilité. Les cheminots eux-mêmes sont aux premières loges. 22 000 emplois ont été supprimés ces cinq dernières années : un « plan social » qui ferait rêver les patrons voyous des plus grandes multinationales ! Dans ce domaine les pouvoirs publics montrent l'exemple avec 80 000 postes en moins d'ici 2012 dans l'Education et le non remplacement d'un fonctionnaire sur deux.

Privilegiés, les jeunes chanceux qui ont décroché un des rares postes proposés par la SNCF ? Un effort particulier a été fait par la direction, qui a cessé depuis le début de l'année de pratiquer des salaires d'embauche inférieurs au SMIC... et s'est alignée sur le salaire minimum. N'oublions pas les fameuses primes mirobolantes : entre 100 et 200 euros par mois pour travailler en 3x8 dans les ateliers. Royal !

Les 160 000 cheminots sont loin de vivre dans un monde à part, coupés du gros des travailleurs. Ils subissent la même exploitation que toute la classe ouvrière.

Longtemps la colère a monté, même si elle s'exprimait de manière dispersée. Ici des jeunes ouvriers des ateliers qui ne supportent plus leur salaire de misère et exigent des primes. Là des conducteurs du fret qui refusent la fermeture de leur « triage ». Jusque-là, la politique de division de la direction l'avait emporté : isolés méthodiquement chacun dans leur service, les cheminots n'étaient pas parvenus à faire converger leurs luttes.

C'est ce qui est en train de changer depuis 13 jours. La presse insiste sur le caractère minoritaire du mouvement. Mais ce sont au moins 5 000 cheminots, surtout des conducteurs et des contrôleurs, qui sont en grève depuis le début. Et des dizaines de milliers d'autres qui ont participé plus ponctuellement à des actions. Ce n'est pas la détermination qui manque, mais une coordination autour d'objectifs clairs.

Les grands pontes syndicaux qui dirigent la grève n'ont qu'un seul mot à la bouche : négociation. Pour obtenir quoi précisément ? Mystère. L'ouverture de discussions régionales avec la direction n'a fait qu'ajouter à la confusion : alors que le bras de fer s'était engagé au niveau national, les grévistes sont à nouveau éparpillés. Chaque gare ou chaque dépôt en grève a son assemblée générale, où les cheminots décident des suites de leur mouvement. Il est maintenant nécessaire que les grévistes eux-mêmes se coordonnent pour assurer le lien entre tous ces sites et ainsi cesser d'être dépendants des calculs des dirigeants syndicaux.

Coordonner les luttes, leur donner des objectifs clairs comme l'augmentation des salaires et des retraites de 300 euros par mois pour tous et l'interdiction des licenciements et des suppressions de postes, au-delà de la seule SNCF, c'est bien une perspective à défendre pour tous les travailleurs.

Vendredi, c'est ravioli

Les annonces de promos et rallonges ont commencé vendredi dernier, parfois à 15h, juste avant le week-end. La direction avait peur qu'on ne soit plus motivé ensuite ?

On sent l'AI ?!

La moitié des ETAM et APR a dû se partager 0,6 % d'AI (Augmentation Individuelle). L'autre moitié, qui n'a rien, appréciera. Mais ceux, en majorité, qui ont entre 1 et 1,5 % n'ont guère plus de quoi se réjouir. Le partage de la misère, non merci !

Devoir de mémoire

Un passage de coefficient pour un ETAM ou un APR n'entraîne plus que 3 % d'augmentation de salaire. Auparavant, le seuil était à 5 %. Puis il est descendu à 4 %. Des anciens racontent même qu'il arrivait qu'ils aient 8 % avec un coeff !

Tout le monde n'est pas CEG-3

Alors que les cadres supérieurs ont touché la PPG, 75 % des cadres n'auront qu'1 % d'augmentation de leur forfait en 2010. Ingénieurs, techniciens : c'est l'égalité vers le bas.

Pénélope ne veut plus attendre

Les salariés et hôtes du groupe Pénélope ont fait une journée de grève mardi 6 avril pour obtenir de meilleurs salaires. Une première !

Payés au SMIC pour la plupart, il leur est demandé d'être toujours souriant, d'avoir une tenue impeccable et de parler plusieurs langues, si possible. La direction a dû concéder 3 % d'augmentation de salaire et des primes. Un premier petit pas mais encore loin du compte.

Tous ensemble !

La revalorisation des salaires des ETAM qui sont passés cadres cette année a subi une forte baisse par rapport aux années précédentes : -8 % en moyenne cette année. C'est la raison pour laquelle, après les « jeunes cadres », les salariés en passage cadre se sont regroupés en collectif.

Vu qu'on subit tous des attaques sur nos salaires, à quand la création d'un collectif de tous les collectifs ?

Au four et au moulin

Le personnel administratif d'Avenance doit passer le tablier durant les heures de pointe aux selfs. Il n'y aurait pas comme un manque d'effectif ?

Ballotage défavorable

La série des déménagements a commencé. Chacun est censé déménager en temps masqué. La blague ! Sans compter que ça va devenir serré sur les plateaux, aux cantines ou sur les parkings.

Si Renault réalisera du free cash flow en réduisant les frais d'infrastructure et à coups d'opérations immobilières, les salariés ballottés du Plessis ou de Boulogne au TCR devront s'adapter à leurs nouveaux temps de transport. Jusqu'à ce que la marmite déborde...

Retraite chapeau pour Ghosn

A l'assemblée des actionnaires du 30 avril, ceux-ci devront se prononcer sur l'octroi à Carlos Ghosn d'une retraite supplémentaire équivalente à 30 % de sa rémunération d'activité, en échange de 3 % de cotisation supplémentaire à sa charge.

Si les retraites du régime général ne cessent de baisser, tout le monde n'est pas logé à la même enseigne.

RH de guerre

A la convention RH du 13 avril, Pelata a fixé les priorités en 2010 : modération salariale, mobilité interne et même externe. Les RH doivent ainsi « commencer à habituer le personnel qu'il y a un avenir en dehors de Renault ».

Avec cette feuille de route, RH et manager doivent « assurer une certaine sérénité des employés et leur motivation ». Bon courage !

I have a Dream

L'axe majeur de la DREAM en 2010, c'est l'ouverture à l'international et le travail avec les RTx. Un air déjà entendu. Après avoir délocalisé en grande partie la fabrication puis les études, sous prétexte d'être proche des nouveaux marchés, Renault s'attaque maintenant à la recherche. Et si on délocalisait les profiteurs ?

Design low cost

Encore un nouveau processus de travail, annoncé à la convention Design, censé réduire les coûts de 30 %. Travailler plus, plus vite, avec moins de budget et toujours mieux, pas original comme Design.

Pour faire des étincelles

Si vous appréciez ce bulletin, vous pouvez l'informer en écrivant à notre boîte mail et aussi participer à son financement. Une collecte pour l'étincelle aura lieu aux entrées du site dans quinze jours. A noter dans votre agenda !