

La seule voie, celle de la lutte

La grève des cheminots arrive très probablement à quai, après dix à douze jours où des dizaines de milliers d'entre eux ont tenu tête au gouvernement et à la direction de la SNCF. Une chose est sûre : ils ont eu mille fois raison de se mettre en grève.

Bravo aux cheminots qui ont dit non

Certes la réforme ferroviaire pouvait paraître bien obscure. Mais derrière cette réforme, se tenaient en embuscade des menaces précises contre leurs conditions de travail : la perte d'une dizaine de jours de repos, l'augmentation des amplitudes d'heures travaillées jusqu'à 14 heures, sans compter de nouvelles suppressions de postes, voire à terme une privatisation par morceaux.

Rappelons-nous le sort qui a été celui de France-Telecom, EDF, La Poste et bien d'autres entreprises dites de « service public ».

~~~~~  
C'est une nouvelle offensive contre les travailleurs et les usagers, sous prétexte de plus de productivité dont aurait besoin la SNCF.  
~~~~~

Une chanson déjà connue de tous les salariés. Il faudrait davantage de « compétitivité »... pour les patrons. Les travailleurs devraient accepter les bas salaires, le manque d'effectifs et les licenciements, l'aggravation des conditions de travail. Les salariés n'ont pas à accepter ce chantage.

Les cheminots se sont emparés massivement de l'appel à la grève des fédérations CGT, Sud-Rail et FO. Parmi eux, beaucoup de jeunes, dont c'était souvent la première grève. Cette irruption a été remarquée par la direction de la SNCF et le gouvernement. Mais aussi par les directions syndicales, qui ont été quelque peu bousculées par leur détermination et leur enthousiasme.

Palabres au Parlement

Elles étaient bien loin de la lutte, ces discussions à l'Assemblée nationale, où l'on a vu le gouvernement accepter quelques amendements proposés par André Chassaigne du Front de Gauche, suivant un scénario écrit d'avance.

Il ne s'agissait pas d'amendements dans l'intérêt des cheminots, il s'agissait explicitement « d'amendements pour stopper la grève ! ». Aucun cheminot n'a été dupe. Personne en AG n'a osé dire qu'il y avait quelque chose à prendre là-dedans.

Certes, Thierry Lepaon, le secrétaire général de la CGT, les a jugés positifs, et a parlé d'un « tournant » dans le mouvement jeudi dernier. C'était sa manière d'annoncer que l'état-major de la CGT s'inclinait devant le gouvernement, et appelait comme Hollande et Valls à reprendre le travail. Sud a d'ailleurs suivi la CGT. C'est ce que certains chefs syndicaux appellent l'unité syndicale. Mais à la base, parmi les cheminots grévistes cégétistes ou sudistes, on croyait un peu plus dur à la seule arme de la grève.

Des jalons vers la lutte d'ensemble

La grève des cheminots semble s'achever, mais pas de répit : le combat des intermittents du spectacle redouble d'intensité. Une nouvelle claque pour Valls qui voudrait maintenir la convention chômage que les intermittents combattent, et tant pis pour son numéro d'ami de la culture.

Le gouvernement répète sur tous les tons qu'il est impossible que les conflits en cours s'agrègent. Une convergence l'inquiète. Des pas, certes petits, sont faits dans ce sens. Sous la tour Eiffel, le 19 juin, les touristes ont pu voir des cheminots manifester au coude à coude avec des intermittents en lutte et des postiers grévistes. Des cheminots de différentes gares et centres se sont réunis en une « assemblée générale des assemblées générales », un premier pas vers une coordination des grévistes d'un site à l'autre. Des hospitaliers se sont rassemblés à Caen le 18 juin et préparent une nouvelle action pour le mois de septembre.

Ces initiatives sont autant de jalons pour la jonction des luttes. C'est une évidence qu'on ne peut pas gagner en restant isolés. Cheminots, intermittents, postiers, hospitaliers... : tous ceux qui veulent gagner ont intérêt à nouer des liens entre eux et avec d'autres. Ce sont des pas en avant vers le mouvement d'ensemble qui aura la force de changer la donne.

Quand le stylo démange...

L'Accord National Interprofessionnel (ANI) signé par le Medef, la CFDT, la CFTC et la CGC en 2013, et applaudi par le gouvernement, oblige les entreprises à souscrire un contrat collectif de mutuelle obligatoire pour leurs salariés avant 2016. L'accord compétitivité Renault a avancé d'un an cette obligation. On n'était pas si pressé.

Tous les salariés passeront à la caisse

L'argument avancé pour imposer les mutuelles en entreprise était de mieux couvrir les 3,5 millions de salariés du privé qui n'en ont pas. Mais pourquoi ne pas commencer par arrêter de baisser les remboursements de soins par la Sécurité Sociale, voire de les prendre totalement en charge ?

En fait, c'est surtout un marché qui échappait à AXA, Médéric-Malakoff et autres assureurs privés.

La liberté de se taire

L'immense majorité des salariés du TCR sont déjà couverts par une mutuelle, dont 60 % par la Mutuelle Renault. Ils devront l'abandonner pour la mutuelle obligatoire, même si celle-ci est moins avantageuse. La loi prévoit de rares cas de dispenses, comme pour les salariés couverts par la mutuelle obligatoire de leur conjoint(e). Tu parles d'une avancée sociale.

Tour de passe-passe fiscal

L'ANI prévoit que l'employeur financera au moins 50 % des cotisations à la mutuelle obligatoire, des sommes qu'il déduira de l'impôt sur ses bénéfices. Les salariés pourront aussi déduire leurs cotisations des impôts, mais devront déclarer la part employeur comme avantage en nature. Une opération nulle.

La maîtrise des dépenses... de Renault

Les prises en charge de la future mutuelle obligatoire devront « assurer la maîtrise des dépenses de santé ». Les remboursements de base seront donc limités. Et comme la loi n'oblige pas l'employeur à subventionner les options, elles devraient être à la charge du salarié. Bref, pour être bien couvert, notamment en cas d'handicap ou de problèmes de santé spécifiques, le salarié devra payer. Sans oublier qu'à la retraite, la cotisation double car l'employeur ne cotise plus. La générosité a ses limites.

Et pourquoi pas une rue de la soif ?

Alors que les queues s'allongent aux selfs et chez Paul, ça ne va pas s'arranger avec l'arrivée de Rueil. Mais au lieu d'augmenter la taille ou le nombre de selfs, la direction préfère créer, cet été, une sorte de snack dans la Ruche à côté de chez Paul, avec des stands de restauration rapide, baptisé pompeusement « Food Street ». Manière d'inciter les salariés à manger sur le pouce et à retourner vite travailler ?

Le budget Recherche n'innove pas

Un budget Recherche et Etudes Avancées en baisse de 11 %, et qui passe de 188 millions en 2013 à 167 en 2014. Des effectifs en baisse eux aussi, de 951 équivalents temps plein en 2013 à 848 en 2014. A la Recherche comme ailleurs, il faut faire mieux avec moins. Qui a dit que l'innovation était prioritaire ?

De quoi je me mail !

Les salariés n'ayant pas signé leur bilan 2013 ont reçu un mail de la DRH France leur enjoignant de « faire le nécessaire » car leur bilan était « en attente de signature sur l'outil Talent@Renault ». Alors puisqu'on en est aux rappels : signer son bilan n'est pas obligatoire. Et ceux qui ne l'ont pas fait avaient sûrement de bonnes raisons.

TravelDur

Selon Clic'infos, TravelDoo « dépasse toutes les espérances ». L'outil de réservation des déplacements professionnels a contribué à réduire, depuis 2011, de 30 % les dépenses de voyage et de 20 % les réservations. Une politique voyage au détriment des salariés : vols allongés pour cause d'escapes imposées, hôtels imposés, déplacements supprimés, suppression du remboursement au forfait, difficultés à faire rembourser ses notes de frais...

Le logiciel informatique a remplacé les spécialistes du sujet. Ce qui fait d'une réservation, parfois un vrai parcours du combattant.

Double peine pour les apprentis

Chez Renault, les apprentis bénéficiaient d'une « prime d'obtention de diplôme » de 10 % du total des rémunérations perçues durant leur apprentissage, à l'instar de la prime de précarité versée aux CDD s'ils ne se font pas embaucher.

Mais cette prime a été supprimée... alors que Renault décidait de ne plus embaucher les apprentis.

Des inégalités tenaces

Pour ses 4 ans, la direction célèbre le réseau Women@Renault comme un « agitateur d'idées ». Mais derrière la com', on est loin de l'égalité entre femmes et hommes : les femmes continuent d'être payés 20 % de moins en moyenne, et même le top 10 des rémunérations Renault reste un club exclusivement masculin. Agiter des idées ou brasser du vent, la différence n'est pas flagrante.

Une formation alibi

Tous les managers, des directeurs aux chefs d'UET, vont être formés à la « qualité de vie au travail » (QVT) après l'été. Ils apprendront comment bien manager, détecter un salarié en difficulté, ou bien qu'il n'existe plus désormais de bon ni de mauvais stress. Mais pas question de s'attaquer aux causes du mal être au travail.