

« C'est le capitalisme qui vient mettre ses griffes et nous prendre le plaisir de vivre »

Les politiciens de tous bords défilent et rivalisent, d'un côté à qui sera le plus à droite et le plus abject dans le nationalisme et le racisme, de l'autre à qui sera le plus écolo et faiseur de promesses sans lendemain, tous pour défendre l'« industrie nationale », c'est-à-dire le monde du patronat, dont les multinationales françaises et leurs sous-traitants. C'est pourtant la course aux profits de ces patrons qui est responsable de la vraie insécurité dans laquelle nous vivons, qui se solde aujourd'hui par 8,9 millions de personnes sous le seuil de pauvreté, un nombre qui augmente.

Travailler plus pour gagner moins ?

Pour augmenter ses profits, le patronat a trois moyens bien rodés : faire travailler plus longtemps, faire travailler de façon plus intense, payer moins de salaire... ou les trois panachés. Dans tous les cas, c'est une dégradation de nos conditions de travail et de vie.

En n'augmentant le Smic que du minimum réglementaire, le gouvernement vient d'encourager les patrons à ne pas augmenter les salaires. Pourtant l'inflation se met à galoper en particulier avec les hausses du coût de l'énergie. Pourtant beaucoup d'entre nous n'ont pas vu leur salaire augmenter depuis dix ans.

Et une nouvelle offensive contre les salaires se dessine, par le biais d'un vol sur le temps de travail. Si les bus Transdev d'un certain nombre de villes sont à l'arrêt, c'est qu'une grève s'y développe depuis début septembre. La colère a éclaté contre une arnaque patronale brutale : ne plus considérer comme du temps de travail, payé comme tel, des temps de pause ou des coupures liées à l'activité – pendant lesquelles pourtant les chauffeurs restent en charge de leur bus et de leurs responsabilités professionnelles. Donc ne plus les payer, ou les sous-payer, avec à la clé des pertes de 400 à 500 euros mensuels et des allongements d'amplitude de travail. Comme si un vendeur ou une vendeuse n'étaient plus payés le temps passé dans le magasin, mais le temps strict passé à vendre un jean. On en reviendrait à un genre de travail aux pièces ?

Pas un cas isolé

Voilà pourquoi des bus de Transdev ne roulent plus. Voilà pourquoi – les mêmes causes produisant les mêmes effets – d'autres grèves ont

éclaté : celle des éboueurs de Marseille ; celle de travailleuses et travailleurs de Bergams à Grigny (91), fabricant de sandwichs et plats cuisinés pour Air France et Starbucks, où un « accord de performance collective » (APC, une arme offerte par Macron en 2017) a entraîné une baisse de salaire d'au moins 200 euros. Chez Renault aussi, un nouvel accord dit « de compétitivité » ferait sauter le paiement de pauses journalières...

Dans les transports où la grève s'étend, les patrons ne sont pas de petits grigous mais de gros prédateurs. Trois géants se partagent le marché des transports en commun routiers : Transdev (Caisse des dépôts), Keolis (SNCF) et RATP-Dev, tous les trois à capitaux majoritairement publics. Et leur offensive a pour prétexte l'« ouverture à la concurrence » dans la région Île-de-France, avec de nouveaux appels d'offres par lesquels les patrons voudraient faire accepter aux syndicats les pires conditions. Ce qui est sur rail aussi à la SNCF.

Sixième semaine de grève à Transdev

Paroles de grévistes : « On est en 2021 : on devrait moins travailler qu'avant ! Mais on travaille plus et on gagne moins. » Les grévistes de Transdev demandent des journées de huit heures maximum. Une revendication déjà portée il y a plus d'un siècle, en... 1886, par le mouvement ouvrier en plein essor. Dans leur lutte, les grévistes de Transdev reprennent le temps que les patrons leur volent, et construisent le rapport de force capable d'imposer à ces derniers une diminution du temps de travail. Ils n'attendent pas 2022 pour faire de la politique : ils élaborent ensemble ce que devrait être leur travail mais aussi leur vie.

Et si nous toutes et tous, tous ensemble, on montait dans ce bus-là ?

Pas d'accord pour compétiter

À Renault, pas une semaine ne passe sans une nouvelle attaque de la direction contre les salariés. Après l'annonce de 2000 nouvelles suppressions d'emplois dans l'ingénierie tertiaire, Renault veut imposer une « flexibilité » accrue dans tous les établissements avec des « accords de compétitivité » particulièrement gratifiés : allongement obligatoire du temps de travail d'une heure tous les jours, fin de la rémunération des 20 minutes de pause, etc. Mais parfois, il y a la provocation de trop qui suscite la colère et la mobilisation, comme à Cléon où 600 travailleurs ont débrayé lundi 4 octobre. Un exemple pour tous les salariés Renault visé par les sales coups de la direction !

Bruno doit rester

Bruno, un de nos collègues de la maintenance des bancs d'essais qui doit être externalisée prochainement à P2M, est hospitalisé dans un état grave depuis septembre. Alors que sa hiérarchie avait d'abord annoncé que dans ces conditions, son transfert n'aurait pas lieu, la direction est revenue sur cette décision. Pris à partie au CSE, elle s'en est justifiée en expliquant que rien ne prouvait la gravité de la maladie et que de toute manière l'externalisation était sans conséquence sur celle-ci. Comme si le transfert forcé à P2M, et donc la perte de la mutuelle et du régime de prévoyance, ne pouvait pas avoir de conséquences très concrètes sur son état de santé.

Bruno doit rester à Renault, c'est une simple question d'humanité.

Renault nous taxe encore !

À cause de la politique d'économie de bouts de chandelles, le pool taxis du TCR s'est drastiquement réduit. Il reste à peine 240 véhicules disponibles sur le site pour les salariés qui doivent se déplacer pour des raisons professionnelles. La direction, jamais à court d'idées si ce sont d'autres qui payent, a donc fait passer la consigne de recourir aux véhicules personnels en cas de pénurie ! On peut aussi décider d'attendre que Renault nous donne les moyens de travailler.

Zéro réseaux ?

La saignée imposée aux effectifs de l'ingénierie pour réduire les coûts commence à produire ses effets... Dans certains secteurs, comme à la DEA-S, il y a maintenant des problèmes de pénuries de main-d'œuvre ! À tel point que les chefs demandent aux salariés de prospecter eux-mêmes via leurs « réseaux » ou par « linkedin » pour

remplir les postes. Et de préciser qu'il « ne faut pas que compter sur les RH pour trouver des candidats ». Apparemment, on manque aussi de monde là-bas pour faire le travail maintenant !

Com' toujours

Le 29 septembre dernier, Gilles Le Borgne avait réservé un amphi entier pour présenter une 4^{ème} version de V3P (Value-up Innovation of Product Process Programme). Une grosse opération de com' interne pour expliquer qu'avec ces nouvelles manières de travailler on allait « pouvoir faire bon du premier coup » et réduire le coût et le temps de développement des projets d'un an. Avec des effectifs et des moyens en baisse constante, ce V3P4 ressemble surtout à une nouvelle version de la méthode Coué. Mais au royaume des aveugles, Le Borgne est roi.

Semi-conducteurs : Une affaire de puces ou de profits ?

Avec la crise provoquée par la pénurie des semi-conducteurs, l'industrie automobile est confrontée à une baisse vertigineuse de la production... et donc des ventes qui s'effondrent. Une crise mondiale qui a un impact concret sur les salariés du groupe : l'usine de Flins a été arrêtée plusieurs jours, les trois usines espagnoles vont fermer jusqu'à 61 jours d'ici fin décembre, etc. Quand aux salariés français, ils restent rénumérés à 100% en cas de chômage partiel mais ils doivent verser des jours de congés en échange... Or beaucoup n'en ont plus en stock, comme ces collègues de Douai ou Flins qui se sont vue imposer plusieurs jours de retenue sur salaire faute d'un stock de repos suffisant. La solution la plus rationnelle serait de répartir la production entre les usines et de diminuer les cadences, sans perte de salaire.

Ils nous poussent à rester chez nous pour sauver... leurs profits

Grâce au télétravail, Renault prévoit d'économiser 60 millions par an, rien que sur l'immobilier du tertiaire, sans compter l'ingénierie. On voit bien le gain pour la direction de nous pousser à prendre plus de jours de télétravail : les salariés n'auront plus de subventions de cantine, de transport et devront payer l'électricité, le chauffage, la box,... le tout pour maximum 30 euros mensuels. Après avoir développé le télétravail pendant la crise sanitaire, ils ne cachent plus que c'est maintenant pour faire des économies sur l'immobilier... afin de gonfler toujours plus les profits des actionnaires.

