

**A chacun son triple A :**  
Augmentations de salaire  
Acquis sociaux  
Arrêt des pertes d'emplois

*l'étincelle*

TECHNOCENTRE

Renault

Guyancourt

[www.etincelle-technocentre.com](http://www.etincelle-technocentre.com) - pour la construction d'un parti des  travailleurs communiste révolutionnaire - mardi 13 décembre 2011

# **Big bang des horaires de train ou big arnaque ?**

La semaine dernière, des usagers en colère ont envahi plusieurs gares, dont celle de Blois, pour protester contre les nouveaux horaires de train. Des mères de famille n'auront plus le temps de déposer leurs enfants à la crèche, des salariés ne pourront plus arriver à l'heure au travail ou devront se lever une ou deux heures plus tôt, pour rentrer ensuite beaucoup plus tard chez eux le soir, à la condition qu'ils aient encore un train.

Guillaume Pépy, le président de la SNCF, répond qu'on ne peut pas satisfaire tout le monde à la fois et ose même prétendre qu'il défendrait « l'intérêt général ». Mais on peut d'abord remarquer que tout a été décidé par quelques technocrates, sans tenir compte de l'avis des voyageurs, sauf en de très rares endroits où des associations ont réussi à se faire entendre et à obtenir des rectifications qui sont loin de leur suffire. La médiation dont a été chargée, après coup, l'ancienne dirigeante syndicale Nicole Notat devenue femme d'affaires, n'est rien d'autre qu'une opération de communication puisque les nouveaux horaires sont déjà entrés en vigueur.

## **La rentabilité financière contre le service public**

Le « cadencement » des trains de voyageurs permettrait théoriquement une amélioration de la lisibilité des horaires et de la régularité. Mais il nécessiterait des investissements en voies supplémentaires pour permettre aux trains de se croiser, ainsi que des créations de postes. Trop cher pour la SNCF, qui propose de n'ajouter qu'un nombre infime de conducteurs sur tout le réseau voyageurs. Trains supprimés, temps de trajet qui s'allongent en banlieue ou en région, les nouveaux horaires sont loin de profiter aux salariés qui prennent le train quotidiennement. Et la gestion à flux tendu qu'ils accentuent promet de belles pagailles en cas d'incident.

Les véritables raisons de la SNCF, totalement étrangères à l'intérêt public, sont avant tout sa volonté d'augmenter encore la rentabilité, faire davantage de profits et s'ouvrir à la concurrence.

Enfin, la SNCF ne peut plus échapper à la nécessité de remettre en état une partie du réseau qui est aujourd'hui dans un état catastrophique, car il a été laissé sans entretien pendant des années, au point que certains trains ne peuvent plus dépasser sans danger 30 km/h sur certaines voies. Une situation absurde à une époque où les TGV roulent à 300 km/h.

Ces travaux, confiés à des entreprises privées, vont s'effectuer de nuit, dans des conditions souvent dangereuses : trois ouvriers d'Alstom l'ont déjà payé de leur vie le 1<sup>er</sup> décembre, dans la Meuse.

## **Trains pour riches et trains pour pauvres**

Seule la rentabilité compte : les guichets ferment les uns après les autres, les tarifs variables sont incompréhensibles, les conducteurs sont de plus en plus souvent seuls à bord, des trains sont supprimés parce qu'ils ne transportent pas assez de monde, au détriment du bon sens et de la sécurité, puisque certains voyageurs devront utiliser leur voiture. Sans compter un système à deux vitesses : d'un côté des trains de luxe ultra rapides... et ultra chers, de l'autre des TER et RER poussifs aux retards incessants, où les voyageurs doivent s'entasser debout.

La SNCF et l'Etat aimeraient bien détourner la colère des voyageurs contre les cheminots présentés régulièrement par les médias comme des privilégiés. Mais les cheminots sont eux aussi victimes de ce bouleversement qui va contribuer à aggraver des conditions de travail qui n'ont cessé de se dégrader, car la SNCF leur en demande chaque jour davantage. Les cheminots, qui étaient 360 000 en 1960, ne sont plus que 160 000 aujourd'hui, et chaque année des milliers d'emplois sont supprimés. La productivité de la SNCF (pas son efficacité) a explosé en un demi-siècle.

Alors, non seulement les usagers ont raison de se mettre en colère, mais il faut qu'ils s'unissent aux cheminots pour exiger de véritables services publics organisés non plus en fonction du profit, mais de l'intérêt de tous.

## AAugmentez les salaires

Plusieurs syndicats appellent aujourd'hui à une journée d'action contre les plans d'austérité du gouvernement et de Renault, avec un rassemblement à 10h dans la Ruche, puis à 14h à Paris.

C'est le moment de défendre notre triple A : Augmentations de salaire, Acquis sociaux, Arrêt des suppressions d'emplois !

## Après les Mercis DPSI, les Mercis Carlos

« 2011 a été une année record [...] Renault performe beaucoup mieux en situation de crise qu'en situation normale [...] Je sais que je peux compter sur la mobilisation de tout le monde... » La rafale de remerciements de Carlos Ghosn lors de l'open Forum avait tout des mercis « sincères et spontanés » de la DPSI. Il ne manquait que les smileys.



## Un seul objectif : la Bourse

Lors de l'Open Forum du 8 décembre, Ghosn a fait de l'augmentation du Free Cash Flow l'objectif prioritaire de Renault. Il veut séduire les marchés financiers en dégagant 500 millions d'€ en 2011 et 2 milliards d'ici fin 2013. Autrement dit augmenter les profits propres de Renault pour doper sa valeur boursière qu'il juge insuffisante, réduire les coûts au maximum pour faire remonter l'action.

L'action Renault valait pourtant 120 € en 2007 avant qu'un coup de yoyo de la Bourse ne la réduise à 10 € 18 mois plus tard. Ce ne sont pas les coûts fixes qu'il faut réduire, mais le pouvoir de nuisance des marchés financiers.

## Il faut sauver le Free Cash Flow

La panique vient de s'emparer des directeurs de l'ingénierie qui ont décrété la mobilisation générale pour atteindre les 500 millions de Free Cash Flow d'ici la fin de l'année. Il manquerait 20 millions d'euros et chacun est invité à réduire ses dépenses de 5 % en décembre. La DRH-Groupe demande même à tous les salariés de poser un RTT le 22 décembre.

Aucun rapport bien sûr avec la prime PPG des directeurs qui est indexée sur le Free Cash Flow.

## Ne suivez pas le guide

La campagne des entretiens individuels débute avec une nouveauté : le guide de l'entretien 2011 demande aux managers d'évaluer leurs collaborateurs selon les critères de Renault Way. En plus de l'atteinte des objectifs, il s'agit de noter notre « savoir être » et notre « savoir agir ».

Un code de conduite de plus en plus intrusif. Pour des pratiques similaires, la justice a condamné Airbus et son « Airbus Way » jugeant « certains critères comportementaux non conformes aux exigences légales ».

## Salarié, pas samourai

Pour avoir refusé d'aller en mission au Japon après le tsunami et l'accident de la centrale nucléaire de Fukushima en mars 2011, un ingénieur de la DIAM a dû faire ses valises du Technocentre. Il vient de terminer son préavis.

La direction centrale avait pourtant déclaré que seuls les volontaires retourneraient là-bas. Elle doit confondre volontaire et kamikaze.

## (Low) cost toujours

Aujourd'hui 40 % des effectifs de R&D travaillent dans les RTx. Renault veut les passer à 50 %. Ainsi le développement du projet A-Entry partira en Inde à RNTBCI (Renault Nissan Technology and Business Center in India) en 2012 avec seulement 7 expatriés.

Renault a démenti le prix du futur véhicule annoncé par la presse, mais la main-d'œuvre sera bien ultra-low-cost. L'ennemi, c'est la lowcostisation des salaires et des conditions de travail.

## Un compte suisse pour Noël

En cette fin d'année, les messages alarmistes redescendent dans de nombreuses réunions d'UET. Histoire de justifier le report sine die des dépenses « non prioritaires » et de préparer les esprits à un plan promotion et salaire 2012 au rabais.

Certains managers vont même jusqu'à dire qu'il n'y a plus de budget à cause des commutes (les collègues transférés dans une filiale suisse le temps de leur mission à l'étranger). Comme si Renault avait créé ces contrats pour perdre de l'argent !

## TFN Lardy : l'union fait la force

Les salariés de TFN à Lardy ont obtenu, après 4 semaines de grève, entre 64 € et 73 € brut de plus par mois, ainsi que le paiement de 8 jours de grève. Les grévistes ont tenu bon face aux pressions diverses de la direction de TFN qui a même cherché à faire nettoyer le site, de nuit, par des chefs d'un autre site. Ils ont aussi reçu le soutien de 130 salariés Renault et prestataires qui ont débrayé 1h à Lardy. La détermination des grévistes et la solidarité des autres salariés du site ont donc payé.

## Samsic Rueil : à travail égal, salaire égal

Les agents de la sécurité Samsic du site Renault Rueil ont fait grève du vendredi 10/12 au lundi 12/12. Ils revendiquaient notamment un alignement de leurs salaires sur ceux des agents Samsic de Lardy. Ces derniers avaient été augmentés récemment suite à une grève.

La direction de Samsic a cédé et les grévistes ont repris le travail. A Lardy et Rueil, la grève rebondit comme une balle de ping-pong, du nettoyage à la sécurité. Et chaque fois, les salariés se font respecter.