



Les plans « secrets » des grands patrons voyous

Un plan secret de Peugeot Citroën a été révélé par la CGT jeudi dernier : dans une note confidentielle d'août 2010, la direction du groupe annonçait que 3 usines, dont 2 en France, seraient fermées : PSA à Aulnay (3600 salariés), Sevel Nord à Hordain (2 800) et PSA à Madrid en Espagne (2 550).

La note, rédigée dans ce style chirurgical apprécié des actionnaires, au premier rang desquels la richissime famille Peugeot, explique donc pourquoi il faudrait l'ablation de près de 10 000 emplois... sans compter les dizaines de milliers qui en découlent. Au moment pourtant où PSA réalise un record historique des ventes, où les actionnaires de PSA doublent leur dividendes et où Philippe Varin, PDG du groupe, triple son salaire annuel : 3,25 millions d'euros, soit 9000 € par jour. La direction de PSA avait y compris prévu que le sale coup arrive après les élections de 2012, pour ne pas gêner ses amis du gouvernement qui avaient si bien arrosé les patrons de l'automobile avec l'argent public : des prêts de milliards à taux préférentiels payés par nos impôts, la prime à la casse pour maintenir les ventes, et autres subventions... La seule condition étant de ne pas fermer de site en France, ou pas tout de suite !

Mais la magouille - bien classique il faut le dire - est mise par les travailleurs sur la place publique

La conférence de presse de la CGT se terminait le jeudi à 12 heures. Dès 14 heures, la direction de PSA essayait d'étouffer l'affaire en déclarant que « *La fermeture d'Aulnay et de Sevel Nord n'est pas d'actualité* ». Cela dit, Philippe Varin, PDG de PSA, était aussitôt reçu par Eric Besson, ministre de l'industrie, qui se déclarait « rassuré » ! De toute façon, a-t-il dit, « *ce plan aurait été inacceptable pour les pouvoirs publics. L'Etat a prêté 6 milliards d'euros à Peugeot et Renault au plus fort de la crise. Nous n'aurions jamais pu accepter qu'après avoir pu traverser la crise grâce au soutien de l'Etat, Peugeot délocalise* ». Tiens donc ! Et la direction de PSA de se défendre en disant que ce n'étaient que des « hypothèses », des scénarios possibles.

Sur le site d'Aulnay, la hiérarchie n'a pas démenti : aux ouvriers qui ont demandé des comptes, les chefs ont répondu qu'il fallait être responsables et accepter la « logique industrielle ». Entendez par là, ce Monopoly infernal par lequel les grands groupes ferment et ouvrent, vendent et achètent des entreprises dans le monde, en fonction des meilleurs coûts et profits qu'ils en escomptent !

Si l'annonce brutale est un choc pour les travailleurs, ce n'est pas une surprise. Ce qui est sur le papier est l'aboutissement d'un processus entamé : la suppression déjà de la moitié des effectifs de l'usine PSA d'Aulnay en dix ans, la suppression des équipes de nuit et de week-end, la baisse de la production (tout en fonctionnant à plein régime) pour faire monter cette production en puissance à l'usine PSA de Poissy où la direction veut imposer des augmentations de cadences. Poissy récupérerait la production d'Aulnay exactement comme Vigo en Espagne récupérerait la production de Madrid. Disons au passage que Renault se livre au même genre d'exercice, en vidant à peu près de moitié l'usine de Flins ! Le chômage pour les uns, la surcharge de travail pour les autres, voilà le programme réservé aux travailleurs par ceux qui gouvernent réellement le pays : les patrons des grandes entreprises.

Un plan de lutte contre leurs plans de fermetures

La note de PSA sonne comme un avertissement et une menace non seulement contre les travailleurs de PSA mais aussi contre ceux de toutes les entreprises de France ou d'Europe. Elle confirme que les patrons ont leur plan. Il est nécessaire que nous les travailleurs, qui les produisons leurs foutues bagnoles et tout le reste, ayons le nôtre. D'un autre genre : un plan de préparation de la riposte d'ensemble indispensable, tous ensemble dans l'automobile mais au-delà dans le privé comme dans le public.

Tous ensemble, dans toute l'Europe, pour l'interdiction des licenciements, le partage du travail entre tous, l'augmentation générale des salaires, que nous arracherons en imposant aussi notre contrôle sur les comptes des grandes entreprises.

Hayscroquerie

La lettre de transparence envoyée aux cadres et aux ETAM compare comme chaque année les rémunérations à Renault par rapport à un panel de sociétés choisies par le cabinet Hay, montrant qu'à Renault on est mieux payés que la moyenne.

Le panel est confidentiel. La lettre des ETAM stipule seulement que son périmètre est mondial ! En clair, on serait mieux payé ici qu'en Inde ou au Maroc... tant qu'on lutte pour nos salaires !

Des chiffres et des lettres

Selon la lettre de transparence, les cadres et les ETAM ont eu 3 % d'augmentation de salaire en moyenne. C'est bien ce qu'on avait compris : on est loin du compte. Surtout que c'est une moyenne : un ETAM sur deux par exemple a touché seulement 1,7 % d'AGS. C'est au moins 300 € d'augmentation pour tous qu'il faudrait.

PPG : Pas Pour les Grouillots

La direction ne pousse pas la transparence jusqu'à donner le montant des primes « dispositifs groupe » (Prime de Performance Groupe, PPG, ou Prime Variable Groupe, PVG) versées aux cadres dirigeants. On sait seulement que Ghosn a renoncé à la sienne : 1,6 millions d'euros, soit 130 % de sa part fixe. Cela donne un ordre de grandeur.

Les salariés font leur propre animation

Vendredi 10 juin, il y avait toujours du monde et de l'ambiance dans le hall de la Ruche. Ces rassemblements (le 17^{ème} depuis 4 mois, soit un meeting quasi-hebdomadaire sur les salaires, l'emploi et les conditions de travail) ne sont pas du goût de la direction. Pourtant comme animation dans le hall, celle-ci ne coûte rien.

Raison de plus pour remettre ça vendredi 17 juin à 10h au même endroit.

Individualisation, piège à c...

En octobre dernier, la direction vantait l'extension de l'individualisation des rémunérations des cadres aux ETAM et la suppression des AGS.

Bilan du plan de promotion des cadres 2011 : 4 % des cadres n'ont eu aucune AI (Augmentation Individuelle). 19 % n'ont eu que 1,5 %. Presque un quart des cadres sont donc en dessous des AGS.

Pour la prime de performance individuelle (dispositif Renault sas), ce n'est guère mieux : 4 % des cadres n'ont rien. 90 % ont eu une prime de 5 % en moyenne, soit l'équivalent environ des 2 primes semestrielles des APR et des ETAM.

Il n'y a qu'une minorité de cadres dirigeants qui s'en tirent. Vu ce bilan, il faut non seulement conserver les AGS, mais les étendre aux cadres.

Racisme indigeste au Botanique

« J'en ai marre de travailler avec des Noirs » : c'est ainsi qu'en plein service le midi, le chef cuisinier du Botanique s'en est pris publiquement à d'autres salariés d'Avenance. Une goutte qui a fait déborder le vase et qui lui a valu trois jours de mise à pied. Les salariés du Botanique demandent sa mutation. En espérant que cela serve de leçon : le racisme est un poison qui divise les travailleurs.

Lardy comprendre rien

Vendredi, les salariés de l'atelier véhicule L41 à Lardy ont porté à leur chef de département une pétition sur les salaires et les conditions de travail. Un militant SUD s'est aussitôt fait convoquer. Par solidarité, les salariés du L41 et des délégués CGT l'ont accompagné. Si ces chefs croyaient régler le mécontentement sur les salaires, c'est raté !

Perco... lutteur

Renault veut créer un PERCO. Ce Plan d'Epargne pour la Retraite Collectif est issu des dernières réformes sur les retraites, qui diminuent les allocations du régime par répartition et ouvrent la voie à la retraite par capitalisation.

Il serait alimenté par l'intéressement, les RTT ou des versements volontaires du salarié et abondé par l'employeur qui bénéficie de déductions fiscales. L'argent est ensuite joué en Bourse. En fait le PERCO c'est : chacun pour soi, des cotisations en plus pour ceux qui peuvent et sa retraite jouée en Bourse. Renault ferait mieux d'augmenter les salaires : ça, c'est bon pour les retraites !

Un acharnement nauséabond

La cour d'appel de Versailles a confirmé la reconnaissance en accident du travail du suicide de Raymond, ETAM au TCR en passage cadre. Avant de se pendre chez lui en 2007, il avait écrit : « Je ne peux plus rien assumer, ce boulot c'est trop pour moi, ils vont me licencier et je suis fini. »

Comme pour Antonio, la direction de Renault avait fait appel. Un acharnement judiciaire qui se retourne une nouvelle fois contre elle.

Les derniers jours des forfait-jours ?

Déjà condamnés quatre fois par le conseil européen, les forfaits-jours passent en cour de cassation suite à la plainte d'un cadre commercial qui réclame le paiement d'heures supplémentaires.

Ce système, créé en 2000 par la loi Aubry sur les 35h et qui permet de travailler jusqu'à 78h/semaine sans heures supplémentaires, concerne 11 % des salariés en France et 54 % à Renault Guyancourt.

L'Etat français se sert souvent de décisions européennes contre les travailleurs, comme pour lever l'interdiction du travail de nuit des femmes. Suivra-t-il cette fois les directives européennes ?