

Du chômage partiel comme réponse à la crise au chômage partiel comme mode de gestion



Carlos GHOSN ne s'en cache pas, il faut voir les bons côtés de la crise. Dans un article du Financial Times, quotidien économique britannique, publié le 14 avril 2008, il déclarait, avec dédain : « avec la crise, nous pouvons faire des choses que nous n'aurions jamais pu faire il y a quelques années », explique-t-il au journaliste, avant de citer la « réduction du temps de travail », « augmenter encore la flexibilité » et la « baisse des salaires », auparavant « impossibles ».

Il faut lui reconnaître une vertu au P.D.G. de Renault, c'est qu'en matière de casse sociale, il est très visionnaire.

Nous regrettons que cette vertu lui fasse souvent défaut quand il s'agit de prévoir l'évolution du marché automobile.

Rappelons quand même que le meilleur P.D.G. du monde (et Président de l'Association Européenne des Constructeurs Automobiles) prévoyait il y a trois ans la mort du groupe FIAT et des sacrés soucis pour le groupe Volkswagen ; les deux groupes qui s'en sortent le mieux face à la crise, fermons la parenthèse.

Les réformes de « flexibilité » :

Dans le jargon économique on distingue deux types de charges : les charges variables qui évoluent en fonction de l'évolution du chiffre d'affaires et les charges fixes qui sont indépendants de l'évolution du chiffre d'affaires.

Chiffres d'affaires

- charges variables (achats de matière première, électricité, prestations, intérim...)

- charges fixes (salaires + amortissements)

= Résultat

Lorsque le chiffre d'affaires baisse, les charges variables baissent, mais les charges fixes restent inchangées ce qui a pour conséquence la baisse du résultat.

En cherchant à flexibiliser les salaires, le patronat cherche à garantir la rente de l'actionnaire.

Le but non avoué serait de faire varier la masse salariale en fonction de la variation du chiffre d'affaires.

Suite à la crise financière et à la contraction soudaine de la demande, toutes les entreprises, notamment celle de l'automobile ont eu recours au chômage partiel. Mais depuis la situation a bien évolué et pourtant on continue toujours d'user et d'abuser du chômage partiel.

Le chômage partiel ne sert plus à amortir les conséquences sociales de la crise, c'est devenu un mode d'organisation du travail.

Le chômage partiel comme mode gestion :

C'est le retour du travail à la tâche, comme cela peut exister dans certains pays où les salariés attendent tous les jours devant les usines pour savoir s'ils vont travailler ou non.

Que gagnent les entreprises pendant les périodes de chômage ? Prenant le cas dit, le plus avantageux, où le salarié touche 100% du net de son salaire, dans ce cas le gain du patronat se fera sur deux plans :

- Une indemnité de 5.75 euros par heure de chômage,
- Le non versement des cotisations sociales : quand on sait que l'ensemble des cotisations sociales salariales et patronales représente plus de 65% du salaire, on pourrait mesurer le gain pour les actionnaires au profit de la collectivité.

La tentation est très grande. Et pourquoi ne pas toujours user du chômage ? Ca fera deux pierres d'un coup : **précariser et paupériser encore plus les salariés et une remise en cause des cotisations sociales.**

Quelques exemples à méditer :

Renault

Au début de la crise, pour faire face à un problème de manque de liquidité et pour soi-disant « éviter des licenciements » alors qu'un plan de départ dit volontaire concernant plus de 4.000 postes est en cours.

La Direction de Renault a proposé un « contrat social de crise ». Le dit contrat prévoit le paiement de 100% du salaire net contre le versement de 1/5 de jours de congé par journée chômée. Ce contrat prévoit aussi la mise au chômage de toutes les catégories socioprofessionnelles cadres et techniciens compris, alors que ce dispositif n'existait pas dans la convention nationale des ingénieurs et cadres de la métallurgie. Le gain espéré de la direction, rien que sur les cotisations sociales, serait d'environ 100 millions d'euros.

Le gain total est estimé à 200 millions d'euros.

Depuis, le problème de cash est résolu, la demande s'est redressée. De l'aveu de la Direction, les performances du premier semestre dépasse les prévisions. Mais ces performances n'ont pas changé le quotidien des salariés.

Dans l'usine de montage, on fait des heures supplémentaires, on travaille le samedi mais on chôme toujours !!!! On fait des stocks puis on met les salariés au chômage.

Alors que le groupe esquisse des retards dans le développement de la technologie hybride et que des incertitudes pèsent sur l'avenir du haut de gamme, le chômage partiel des ingénieurs et techniciens est maintenu.

Pourquoi la Direction départementale du travail accepte de valider le chômage partiel de Renault ?

La CGT a posé la question, la réponse des inspecteurs du travail au creux de l'oreille «*ce sont des directives qui viennent d'en haut*». Pourquoi le pouvoir public accepte que la Direction de Renault siphonne 100 millions d'euros de cotisations sociales aux caisses de la sécurité sociale !!!

La généralisation de ce genre de pratique pose avec acuité la question de l'avenir de la sécurité sociale.

Equipementiers !!!

Sonac :

La Direction embauche des intérimaires et fait des stocks avant de mettre les salariés au chômage partiel. Cette politique est conjuguée à un plan de licenciement de 47 salariés. En somme on licencie des CDI on embauche des intérimaires, on fait des stocks et on met les salariés au chômage partiel pour pomper les caisses de la sécurité sociale !!!! Le code de travail est complètement bafoué avec la bienveillance du Gouvernement !!! C'est la même logique qui sévit chez Wagon, Faurecia, Delphi... et quasiment tous les acteurs de la filière.

Au lieu de penser à augmenter les forfaits hospitaliers, le Gouvernement pourrait limiter le recours abusif au chômage partiel.

Il faut que tout cela cesse. La CGT va peser de tout son poids pour faire cesser le recours abusif au chômage partiel. Chute de la production sur le sol national !

La production des constructeurs automobiles français sur le sol national a chuté de 36,5 % au cours du premier semestre, à 690.000 voitures particulières, tandis qu'elle déclinait beaucoup moins (- 10,4 %) dans leurs usines étrangères, à 1,57 million d'unités sur la même période.

La prime à la casse et le système « Bonus-Malus » ont dopé les ventes des petites voitures. Ces véhicules qui ont été délocalisés depuis quelques années dans les pays à bas coûts : la Twingo en Slovaquie, la Clio Estate lancée directement en Turquie, et toute la gamme Logan (entry) que Renault refuse catégoriquement d'en localiser une partie sur le sol national.

- Une volonté du constructeur d'écouler les stocks afin de dégager du cash.
- Une volonté manifeste de pratiquer la réimportation (produire à l'étranger et vendre en France)

Nos revendications :

La C.G.T revendique depuis des années pour la création d'un pôle de financement public qui aura pour mission :

1. Soutenir un plan de relance économique et social,
2. Renforcer l'appareil productif,
3. Diriger l'épargne populaire vers la satisfaction des besoins sociaux et Économiques,
4. Assurer l'inclusion financière et l'accès de tous aux services financiers.

Ce fond aurait permis aux entreprises le plus en difficulté de se refinancer pour sauvegarder l'emploi et relancer leur investissement, au lieu de ponctionner les caisses de la sécurité sociale

rien ne devra se réaliser sans que les salariés et leurs représentants n'aient une vue d'ensemble et sans que toutes alternatives industrielles n'aient été traitées en amont.

La C.G.T mettra tout en œuvre pour mettre les constructeurs automobiles devant leurs responsabilités, notamment en ce qui concerne leurs engagements en termes de charge de travail sur l'intégralité des sites.

Les constructeurs après être entrés dans le capital du groupe F.S.D. doivent industriellement tenir leurs promesses en termes de productions, chiffre d'affaire, etc.

Les pouvoirs publics, les élus politiques, quant à eux seront de nouveau sollicités, dans le cadre de leurs prérogatives en ce qui concerne l'accompagnement des besoins en formation et les possibilités éventuelles de diversifications.

Les syndicats C.G.T du groupe appellent d'ores et déjà les salariés à participer le plus massivement possible à la journée d'actions du 17 septembre prochain, à l'initiative des Fédérations C.G.T.

Métallurgie et Chimie, à la bourse de Paris en se rapprochant des décisions prises dans les départements ou les bassins d'emplois.

Montreuil, le 9 septembre 2009