



Mutuelle obligatoire

Financement des syndicats

Réorganisation

Renault en France

Sections RENAULT
du syndicat SM-TE

Syndicat de la
Métallurgie
Travaillons
Ensemble

Nouvelle série N° 20

1^{er} avril 2015

API : FR TCR LOG 0 52 1 avenue du Golf 78084 GUYANCOURT tél : 06.98.05.13.80 sm-te.guyancourt@renault.com
Consultez notre site : www.travaillonsensemble.org fax : 01.76.86.90.90

syndicat libre et indépendant car non confédéré et financé uniquement par les adhérents

1. Cotisation Mutuelle Obligatoire

Malgré les dénégations les yeux dans les yeux de la Direction lors des amphis de présentation de la mutuelle, et dans le silence des syndicats signataires, la réalité de l'accord apparaît à vos yeux : la cotisation est indexée sur l'évolution du *Plafond Mensuel de la Sécurité Sociale* (PMSS). Ledit plafond est actualisé chaque année au 1^{er} Janvier. En 2015 : + 1,3%. La part Renault étant fixe (24, 28 ou 32 Euros), le salarié cotisant absorbe la totalité de la hausse.

La Direction s'est-elle informée avec nos tracts ? A-t-elle lu votre mécontentement puissant qui s'est dégagé lors de l'enquête par laquelle le SM-TE vous a donné la parole ? Voilà qu'elle prend généreusement à sa charge cette augmentation pour 2015, mais comme elle le dit, « à titre exceptionnel ». Qu'en sera-t-il les années suivantes ?

Il est assez curieux que la Direction vienne au secours de ceux qui ont signé ce mauvais texte. Parce que cette disposition exceptionnelle confirme s'il en était besoin l'injustice de l'article 6 de l'accord, **le SM-TE demande aux syndicats signataires et à la Direction de le renégocier pour une solution juste et pérenne.**

Nous demandons un mode complètement différent d'évolution des tarifs :

1. Remplacer la hausse mécanique basée sur un indice extérieur par une évolution négociée avec le Prestataire au vu de l'équilibre des comptes du contrat entre les recettes (cotisations) d'une part, et les dépenses (remboursements médicaux, frais de gestion et d'administration) d'autre part.

2. Partager à 50/50 les évolutions de tarifs (à la hausse ou à la baisse) entre les Salariés et l'Entreprise.

Ainsi la logique « responsable » qui prétend présider à cet accord sera-t-elle concrétisée, puisque l'ensemble des cotisants, Salariés et Entreprise, sera intéressé à la maîtrise des dépenses et à l'équilibre du contrat.

Enfin, que les négociateurs saisissent l'occasion pour revenir sur le scandale de l'adhésion obligatoire des ayants droit.

Soyons sûrs que les fédérations syndicales nationales qui désignent les délégués syndicaux centraux de Renault et les administrateurs d'Humanis auront à cœur de traiter ces sujets de façon équitable et durable !

2. Cotisation syndicale obligatoire : Financement des syndicats salariés ET patronaux

Pour assurer leur financement, les unions syndicales d'employeurs (MEDEF, CGPME, UPA) et de salariés (CFDT, CGT, CFE-CGC, FO, CFTC) se sont vu discrètement accorder depuis le 1^{er} janvier 2015 par décret du 30 décembre 2014 une nouvelle taxe sur les salaires. Tous les salariés sont ainsi mis à contribution pour financer le « paritarisme », qu'ils soient adhérents ou non des syndicats énumérés.

Réponse : Détail des autres charges patronales (janvier 2015) avec un exemple chiffré théorique :

Subvention fonctionnement CE	2 525,58	0,200	5,05
Subvention CE	2 525,58	2,050	51,79
Formation professionnelle	2 538,73	1,000	25,39
Taxe d'apprentissage	2 538,73	0,500	12,69
Particip. construction	2 538,73	0,450	11,42
FNAL déplaçonnée	2 538,73	0,500	12,69
Versement transport	2 538,73	1,700	43,16
Contrib. O.S. & Profes	2 538,73	0,016	0,41
Autres charges			162,60

Cette cotisation, égale à 0,016 % du « salaire brut de référence » est bien cachée : elle est incluse dans la rubrique « Autres charges » de nos feuilles de paie. C'est la raison pour laquelle, les élus DP membres du SM-TE ont demandé à la Direction le détail de cette rubrique et que cette information soit communiquée à l'ensemble du personnel. Dans l'encadré, cette nouvelle cotisation est nommée « Contrib. O.S. & Profes » dans la réponse officielle de la Direction sur le détail de « Autres charges ».

Ce niveau de 0,016 % peut sembler faible. Mais **comparé à l'échelle de la masse salariale de la population active française, c'est une enveloppe globale de près de 100M€ que les syndicats officiels prélèvent sur les salaires. Dans le même temps, ils s'accordent pour mettre la pression sur les salariés par les accords de compétitivité.** Ces syndicats officiels, qui « oublient » de vous consulter sur les accords qu'ils signent en catimini et contre vos intérêts, ce sont les mêmes qui garantissent le financement et la prospérité de leurs structures confédérales en ponctionnant votre salaire, sans avoir besoin d'obtenir l'adhésion et les cotisations d'adhérents et de militants, et surtout, sans avoir de comptes à rendre à qui que ce soit. Notons aussi qu'ils n'avaient pas estimé utile de vous en informer !

3. Réorganisation : Consultation des instances du CCE et du CE

Un n^{ème} projet de réorganisation de l'Ingénierie est présenté, pour consultation, aux élus du Comité Central d'Entreprise (CCE) composé d'élus des Comités d'Etablissements (CE) sur la base des élections CE.

Ô surprise ! La CFE-CGC est « neutre » ! (Tract CFE-CGC du 22 janvier suite au CCE du 20 janvier 2015). Elle pourrait être « favorable », ou « contre ». Mais non. Pourtant, cette réorganisation importante va concerner la force de frappe de développement et d'innovation pour l'Alliance et son avenir, impacter le partage du pouvoir entre Renault et Nissan à l'intérieur des directions et les conditions de travail des personnes concernées et avoir des effets très importants sur l'emploi. La CFE-CGC qui représente 30% des suffrages salariés (29,57 % au 31/12/2013 : tract CFE-CGC du 18 mars 2014) et prétend représenter les Cadres de l'Entreprise, n'émet pas d'avis. **Ingénieurs et cadres, vous êtes aujourd'hui représentés au niveau de la Direction Générale par une organisation syndicale à l'opinion « neutre ».**

Position du SM-TE : une réorganisation de plus pour quoi faire ?

Sur un bateau, mieux déployer les voiles est une bonne idée, à condition d'orienter le navire vers le bon cap.

A quoi sert donc cette réorganisation ? A augmenter la force de frappe de l'Alliance par une extension de l'offre, ou à **réduire à l'extrême les effectifs par la synergie des organisations** ? La Direction se garde bien d'indiquer où elle va, aidée dans son silence par des élus complaisants.

Si l'objectif annoncé était de travailler enfin en meilleure cohérence avec Nissan et permettre de concentrer les énergies sur les innovations qui rendront RENAULT plus attirant sur le marché, alors oui, SM-TE se prononcerait favorablement.

Or, la Direction ne présente aucune annonce claire sur la stratégie et sa mise en œuvre, ne formule aucun engagement chiffré sur l'attendu de cette réorganisation. **Dans ces conditions de flou artistique organisé, SM-TE émet un avis défavorable.**

4. Renault, un trésor pour la France ?

Déclic titrait le 26 février dernier : « Dacia en Roumanie : un trésor National ».

Nous, SM-TE, l'affirmons : Renault est un trésor National pour la France. Un trésor historique, un trésor Industriel, un trésor culturel, un trésor de compétences. La France est aussi un trésor pour Renault : un Etat puissant, des infrastructures de qualité, une force de recherche au plus haut niveau, un corps social doté d'un bon niveau de formation.

C'est pour cela que nous dénonçons la perte de performance de l'outil industriel causée par le manque d'investissement de productivité et le manque d'affectation de volumes, et l'affaiblissement des fonctions centrales causé par les départs massifs de compétences.

En 2014, nous observons pour la première fois une inversion de l'effondrement de la production de Renault en France : 533 000 véhicules produits dans les usines RENAULT (+5,4% source CCFA). Saluons comme il se doit cette reprise mais n'oublions pas que Renault produisait 1,4 million d'automobiles en 2001, tandis que la production de VW en Allemagne passait de 1,9 million en 2001 à plus de 2,4 millions en 2013 !

Cela nous fait « mal aux entrailles » de savoir qu'il se construit plus de Toyota Yaris que de Clio sur notre territoire national.

Donnez-vous les moyens d'agir : rejoignez le syndicat SM-TE

Pour engager des actions, vous représenter et défendre vos droits, le syndicat SM-TE invite les salariés à le rejoindre en devenant membre. Tant les « Renault » que les « prestataires » (salariés les plus fragiles).

Selon ses statuts (ART. 4: Le syndicat affirme le principe de l'indépendance syndicale et prohibe tout financement d'origine patronale ou politique) et la volonté de ses dirigeants, le syndicat SM-TE est libre et indépendant parce que financé uniquement par les adhérents, libre et indépendant parce que non confédéré.

Bulletin d'adhésion : http://www.travaillonsensemble.org/d90-adhesion/images/Fiche_adhesion_SM-TE.pdf