

Analyse :

Quelque chose est en train de changer aux pays des délocalisations. C'est en substance ce que toute la presse a développé ces derniers jours.

Les délocalisations, c'est la menace suprême, l'arme qui permet au patronat de faire accepter la surcharge de travail, la précarité, les licenciements, y compris dans les entreprises dont les profits sont mirobolant.

Ce sont bien sûr les lois de l'économie de marché qui rendent ces délocalisations inévitables. C'est en tout cas ce qu'on ne cesse de nous répéter.

Des lois du marché ?

Pas besoin d'être un grand économiste pour en comprendre le fondement : si vous avez le choix entre un compte livret à 2,5 % et un autre à 4,7 %, c'est bien entendu sur le second que vous placerez vos économies.

Il y a quelques décennies justement, une époque pas si lointaine où le terme « lois de l'économie » n'était pas dans toutes les bouches, on appelait ça l'appât du gain.

Un vocable rien moins qu'économique, mais tellement humain. Tellement d'ailleurs qu'ils est l'un de ces appétits les mieux partagés du monde.

Et c'est là tout le problème : les financiers et les industriels ne sont pas les seuls à vouloir leur part du gâteau. Tout le monde la veut. Les salariés aussi.

Or la mondialisation, c'est également l'industrialisation de pays naguère sous-développés.

Des hommes et femmes qui étaient trop heureux d'accepter n'importe quel travail, se retrouvent aujourd'hui en position de force pour demander d'avoir leur part.

(suite au verso)

Mardi, plus de 80 % des 14000 ouvriers de Dacia en Roumanie, se sont mis en grève pour une durée indéterminée.

Après un n-ième week-end de négociations infructueuses avec la direction et une grève d'avertissement, les syndicats ont une nouvelle fois mobilisé la grande majorité des salariés qui fabriquent la Logan.

"Nous travaillons comme en France, mais nous sommes payés des cacahuètes"

Les syndicalistes réclament notamment une revalorisation salariale représentant une somme fixe de 550 lei (environ 148 euros), accordée en deux tranches, et une majoration des primes accordées à Pâques et à Noël.

Les leaders syndicaux soulignent que le salaire brut moyen chez Dacia est de 1.064 lei (soit environ 285 euros), mais que "pour 2.500 employés sans ancienneté, il ne dépasse pas les 780 lei brut".

Pour appuyer leurs revendications, les salariés de Dacia mettent en avant les 62% d'augmentation des ventes de voitures les deux premiers mois de l'année, à la suite "du doublement de la charges de travail des employés", explique le syndicat.

Premier constructeur automobile roumain, Dacia a établi un nouveau record de ventes en 2007 avec plus de 230.000 unités vendues (+17,4% par rapport à 2006).

Dacia a dégagé plus de 300 millions d'euros de bénéfices ces deux dernières années. Le constructeur pourrait donc se permettre de payer 2 millions d'euros de plus de masse salariale que représentent les revendications de nos camarades roumains.

Contre la grève, la répression !

Cette grève n'est pas une surprise. Nos camarades ont tout fait pour l'éviter. Face à l'autisme de la direction et après l'échec des premières négociations avec la direction, ils avaient même organisé une grève d'avertissement de deux heures le 14 mars dernier, suivit par plus de 4000 salariés.

Initialement la direction avait proposé 5 à 6% d'augmentation, tout juste l'équivalent du taux actuel d'inflation du pays ce qui avait été considéré comme une provocation pour les salariés, d'autant plus que le salaire net moyen a augmenté de 30,7% en un an en Roumanie, rattrapant ainsi l'inflation cumulée depuis 2003 (32,66 %).

(suite du recto)

Le développement industriel de la Roumanie, résultat de la mondialisation, a créé une pénurie de main d'œuvre, que la Roumanie cherche à compenser par l'arrivée d'ouvriers asiatiques payés 30% de moins que les Roumains. Le chantier naval Daewoo de Mangalia (dans le sud-est de la Roumanie) va ainsi embaucher 300 ouvriers vietnamiens cette année.

C'est de cette situation que nos camarades de Dacia entendent bien tirer profit.

Alors on les menace eux aussi de délocalisation. La belle affaire. Ce qui est vrai en Roumanie l'est aussi ailleurs.

Ainsi vient-on d'apprendre qu'en Chine le gouvernement prenait des contacts avec les DRH des entreprises occidentales pour élaborer des semblants de Code du Travail. Il s'agirait officiellement de limiter les excès du "socialisme de marché".

En fait d'excès, la situation des travailleurs en Chine est l'une des pires qui soient au monde. C'est bien pour cela que tout le monde y investit, que le dernier grand pays communiste est devenu l'eldorado de tout bon investisseur capitaliste qui se respecte.

Mais comme en Roumanie, le développement industriel signifie le développement du salariat, et par effet son renforcement. Il n'y a donc pas à s'étonner de ce qu'on apprend lorsque se soulève la chape de plomb que le régime chinois fait peser sur sa population : des grèves violemment réprimées, mais de plus en plus nombreuses.

Alors, à la course aux pays low cost, les capitalistes ont intérêt à courir vite, ce que nos camarades roumains ont bien compris.

Car en régime capitaliste, il n'y a au fond qu'une seule "loi économique" : l'appât du gain et son pendant, la lutte séculaire du travail et du capital pour se partager le gâteau.

Aujourd'hui la direction propose une hausse moyenne de 12% des salaires, 18,5 % pour certains des plus bas salaires, ce qui est encore très loin de la hausse des salaires moyens en Roumanie et des revendications des salariés de Dacia.

Face à l'attitude responsable de nos camarades, celle de la direction est tout autre. Après la surdité, c'est la répression. La direction de Dacia s'est tournée vers les tribunaux pour faire déclarer la grève illégale, possibilité qu'offre la loi roumaine (un souvenir des temps anciens ?)

Ce n'est pas la première fois : la dernière "grande grève" que le groupe a connue sur le site de Pitesti remonte à 2003 et elle n'a duré que trois jours, la justice ayant déclaré le mouvement illégal. Cela, c'est un porte-parole de la Direction Général Renault à Paris qui l'a rappelé à la presse, sans la moindre honte (rapporté par La Tribune).

Logan : une succès-story... ... sur le dos des ouvriers de Dacia

Sur les deux premiers mois de l'année, les ventes de Logan ont plus que doublé par rapport à 2007 (après avoir bondi de 48,6 % sur l'ensemble de l'année dernière). En février, avec 40 000 ventes, elles ont même pour la première fois dépassé celles de la Mégane, soit 20 % des ventes mondiales du groupe Renault.

Grâce à la Logan, les ventes mondiales du groupe Renault sont pour la première fois en février en progression de 14,8 % en ligne avec les objectifs du groupe pour l'année : une croissance supérieure à 10 %. "Une hirondelle ne fait pas le printemps, mais c'est toujours une hirondelle", commentait en primeur Carlos Ghosn, au dernier Salon de Genève, en évoquant ce bon chiffre.

Mais le prix de la succès-story Logan a été très cher en terme humains. La modernisation de Dacia a été faite à marche forcée, Renault ne conservant au départ que 11000 des 28000 salariés. Dans un argumentaire interne, la direction de Renault met en avant que le salaire moyen a augmenté de 140,67% de 2003 à 2007. Autrement dit, il était en 2003 à peine supérieur à 100 euros !

Cette augmentation n'est d'ailleurs nullement le fait de la bonté d'âme de la direction, mais de la lutte acharnée de nos camarades roumains, entre autre la grève dont nous parlons plus haut, qui malgré son interdiction obligea Renault à concéder des hausses importantes... pour nos camarades, mais dérisoire en réalités.

Le prix de la succès-story Logan, les ouvriers de Dacia l'ont payé très cher. Logiquement, ils sont désireux d'obtenir leur part du gâteau.

Les syndicats CGT du Groupe Renault soutiennent sans réserve la lutte des ouvriers de Dacia et mettront tout en œuvre pour les soutenir