



Sud

Solidaires CSTB, Sud Alstom, Sud Appeti'Marine,  
Sud Areva, Sud Auto Peugeot Citroën,  
Sud Auto Sevelnord, Sud Bombardier,  
Sud Bosch, Sud EDS-HP, Sud FagorBrandt,  
Sud Fenwick-Linde, Sud Forbo Sarlino,  
Sud FPT, Sud Industrie Basse-Normandie,  
Sud Industrie Rhône-Alpes, Sud Industrie 35,  
Sud Industrie 59, Sud Inoplast, Sud LTR,  
Sud Magnetto, Sud NCR, Sud Renault,  
Sud Safran, Sud TechnHom, Sud Valeo...

Journal de l'Union syndicale Solidaires Industrie  
144 boulevard de la Villette – 75019 Paris

N° 16 – Décembre 2009  
<http://solidaires-industrie.org>

## Histoire bling-bling ou histoire ouvrière

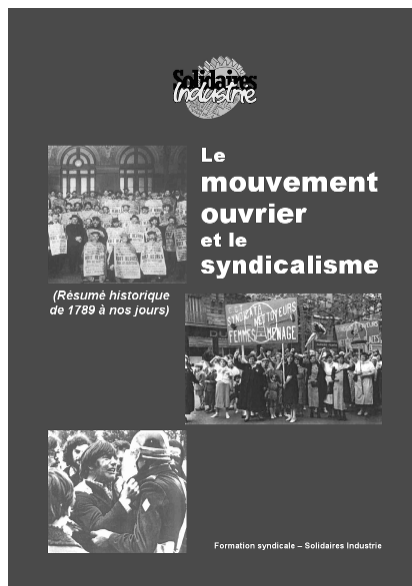
Nicolas Sarkozy se mêle d'Histoire (alors que ce n'est pas son boulot, il est avocat d'affaire et aussi Président de la République...), il commémore Guy Môquet et le trône de Dagobert, le dernier des poilus, l'histoire de l'Afrique (qui n'en aurait pas !) et Charlemagne père de l'Europe. On trouve de tout dans ses discours et dans ceux que tiennent ses conseillers sur l'histoire de France, sauf sur l'histoire ouvrière mais ce n'est pas son domaine ! Dans ce cadre, il a annoncé une seule fois, le 5 juillet dernier au congrès de l'UMP, qu'avec le « service minimum » instauré dans les services publics : « Désormais, quand il y a une grève personne ne s'en aperçoit ». Depuis les grévistes des transports et bien d'autres, des sous traitants de l'automobile, des ouvriers sans papiers, entre autres, ont rendu ridicule cette fanfaronnade d'un politicien qui rêve d'un monde où les ouvrier-e-s ne se défendraient plus. Ses conseillers en communication ont été obligés de le recadrer pour qu'il arrête de dire des bêtises...

En même temps alors que de plus en plus de citoyens ont conscience de participer à un même monde, face à l'écologie, aux désastres entraînés, entre autres, par le développement du capitalisme et du profit immédiat, alors que la mondialisation de l'économie est un fait que nous rencontrons chaque jour, alors que tous les manuels d'histoire commencent à faire l'histoire de l'Europe, le Président prépare un « musée de l'histoire de France ». On peut craindre le pire dans le style chauvin pour emprunter l'électorat du Front National

dont c'est toujours le fonds de commerce. Le débat sur « l'identité nationale », les commémorations, le refus de la « repentance » pour les crimes de l'armée coloniale française, la modification des lois et en particulier celle qui indigna les historiens et les citoyens en exigeant des professeurs qu'ils fassent étudier « *le rôle positif de la présence française outre mer, notamment en Afrique du Nord...* », sont significatives d'une mise en scène de l'Histoire qui ne retiendrait plus que Vercingétorix, Clovis, Charlemagne, la victoire de Bouvines, Valmy, Napoléon, Gambetta et De Gaulle. On se reporterait alors dans une histoire qui fut celle de la Troisième république, de l'école de Jules Ferry qui devait enseigner aux citoyens ruraux des provinces françaises à peine alphabétisés dans la langue française le rôle bienfaiteur de l'unité de la nation. Enfin, il nous semble que Sarkozy n'a pas vraiment les qualités pour écrire l'Histoire, quand il communique sur sa prétendue présence à Berlin, en 1989 au moment de la chute du mur, alors que de nombreux témoins peuvent attester qu'il n'y était pas à cette date !



À Solidaires Industrie nous savons, nous, que l'Histoire des conquêtes sociales est le reflet des rapports de force entre la classe ouvrière et ceux qui l'exploitent ; que ce n'est pas prêt d'arrêter tant que le système d'exploitation perdurera. Dans le détail, tous les ouvriers ne connaissent pas cette histoire qui ne tient qu'une place infime dans les manuels scolaires. Nous avons produit pour cela une brochure (disponible en ligne sur notre site) « **Le mouvement ouvrier et le syndicalisme** » qui reprend les grands conflits sociaux depuis la Révolution Française et la difficile construction du syndicalisme à partir du milieu du dix-neuvième siècle. Cette histoire, que d'autres ont écrit avant nous, était le plus souvent celle d'un homme, ouvrier, blanc, et le plus souvent ouvrier qualifié. Nous montrons que les luttes d'aujourd'hui comme celles d'hier ont été aussi celles des ouvriers les plus nombreux, les non qualifiés, des enfants, des femmes au dix-neuvième, des « surnuméraires » (comme on les appelait dans les années 1920 !), des manœuvres, des « ouvriers spécialisés » (à partir de 1936) aujourd'hui des « opérateurs », la dénomination change mais la difficulté du travail reste pour ces ouvriers sans qualification. Ces luttes furent aussi celles des ouvriers immigrés (Belges, Polonais, Italiens, Espagnols, Portugais, ressortissants d'Afrique



du nord puis des colonies françaises d'Afrique sub-saharienne, Turcs, Yougoslaves, ressortissants de l'Europe de l'Est, Chinois, Pakistais, Afghans aujourd'hui. Ces luttes se traduisent aujourd'hui dans les grèves des ouvriers sans papiers où notre Union syndicale Solidaires prend toute sa place dans leur soutien. Enfin, notre brochure tente de remettre en perspective « les oubliées de l'histoire » : 20 à 30 % des ouvriers sont... des ouvrières depuis le dix-neuvième jusqu'à nos jours (industrie textile, vêtement, agro-alimentaire...). Socialement discriminées, considérées souvent comme

salaires d'appoint, travaillant souvent à temps partiel contraint, en charge le plus souvent de la famille, elles sont moins syndiquées et ont mené moins de grèves que leurs collègues masculins... Elles existent tout de même ! Il nous a paru essentiel de rappeler leurs luttes et leurs difficultés face à un syndicalisme qui a eu du mal (et qui en a encore...) à intégrer les femmes dans son histoire.

Plus globalement ce résumé historique du syndicalisme et du mouvement ouvrier est limité à 50 pages, il n'a pas d'autre prétention que d'être une brochure d'éducation ouvrière. Vous pouvez vous la procurer auprès de nos militants.

## La véritable histoire d'une petite boîte de vitesse...

L'organisation moderne du travail en système capitaliste peut parfois surprendre. Des exemples innombrables de ce gâchis humain et matériel existent depuis son origine mais nous pensons à Solidaires Industrie que loin de se calmer cette irrationalité grandit depuis les trente dernières années. Au cœur de ces gâchis, au bénéfice d'un profit immédiat, les délocalisations en France et à l'étranger, la sous-traitance, l'externalisation, les transports innombrables d'une usine à l'autre indépendamment des distances qui peuvent exister. Nous sommes loin, en 2009, du temps où les grandes usines de l'automobile fabriquaient sur un même site l'ensemble des pièces qui composent une voiture. Un seul exemple parmi d'autres mais récent et concret : **la boîte de vitesse MT1...**

Sous ce nom de code c'est la boîte de vitesses qui équipe aujourd'hui les Mégane, Scénic et Clio chez Renault.

Les pièces « nobles » (pignons, arbres, fourchettes...) fabriquées en Russie et en Pologne arrivent brutes de fonderie à... Séville. Les carters en aluminium qui entourent ces pièces sont fabriqués au Portugal à Cacia et acheminés (c'est déjà moins loin) également à Séville. Brutes de fonderie ou de forge ces pièces sont usinées dans l'établissement espagnol.

Les pièces « non nobles » (rondelles, ressorts, visserie, joints...) sont issues de tous les sous traitants possibles en Europe (Allemagne, Belgique, Italie...) et acheminées également à Séville. Le montage de la boîte est fait sur place. Puis les boîtes partent faire 2 000 km vers Douai, Flins, ou Sunderland au Nord de l'Angleterre (Nissan) où elles sont montées sur la voiture.

Précision toutefois, une boîte de vitesse demande un transport particulier dans des emballages/containers en acier qui, une fois qu'ils ont faits leur 2 000 km en font autant pour retourner à Séville servir pour d'autres

boîtes... Et cela pour 10 000 boîtes par semaine, inutile de faire un schéma pour expliquer la noria de camions qui circulent sur les routes pour acheminer toutes ces pièces.

Pour l'Histoire lorsque la décision fut prise de choisir Séville il y avait, à côté de Douai, à Béthune une usine la STA (Société de Transmission Automatique) qui fabrique aujourd'hui l'ensemble des boîtes automatiques Renault. Le choix pour fabriquer la boîte Renault MT1 était entre Béthune, le Japon (Nissan) et Séville. Nissan a été recalé parce que le transport des boîtes par bateaux était trop lent et Séville a été préférée à Béthune, en raison d'un choix de l'Union Européenne qui a versé 30 % pour couvrir l'investissement de la création de l'usine espagnole.

Plus globalement, il n'est pas besoin d'être économiste pour condamner l'absurdité de ce système coûteux aux contribuables, dangereux sur la route et polluant par dessus le marché. Cette attitude est le résultat d'une analyse à court terme d'un profit réalisé le plus vite possible, et des subventions diverses, nous n'apprenons rien à nos lecteurs.

Ces questions sont au cœur d'autres problèmes plus complexes que sont les délocalisations et de manière plus récente le mot d'ordre de relocalisation lancé par divers partis, syndicats, associations pour des motifs écologiques essentiellement.

Dans notre journal (n°12, mars 2009) **nous avons condamné sans ambigüité les délocalisations** contre lesquelles beaucoup de nos syndicats se sont battus. En même temps nous avons affirmé notre désaccord avec les « relocalisations industrielles » qui, d'un point de vue chauvin, privilégiaient le travail exclusivement en France. Souvent des camarades mettent en avant l'argument des salaires plus bas en Europe de l'Est ou en Asie. Rappelons que, sur le plan économique, l'investissement français en direction des pays à bas salaires reste marginal, et que la plupart des investissements se réalisent entre les pays développés (impérialistes) eux-mêmes. Il y a plus d'investissements étrangers vers la France que le contraire. En France même, une multitude d'entreprises étrangères sont venues pour consolider de nouveaux marchés, parce que la technicité y est supérieure où le coût du travail (en comptant les subventions européennes, nationales, régionale et locales) y est plus faible que dans leurs propres pays (des exemples récents : Continental, Toyota, Molex, Goodyear ou Philips... la liste serait longue).

Sur la question de l'écologie ; des verts, des altermondialistes proches de nous estiment que la relocalisation

permettrait de lutter contre la désertification rurale, la pollution imputable au transport, la consommation d'énergie non renouvelable.

Nous n'avons pas de contradiction avec ces idées de bons sens mais dans quelle société vivons-nous ? Par quels moyens pouvons-nous imposer une refonte complète de l'économie mondiale que nécessiterait un tel programme de relocalisation. Il faudrait pour le moins sortir du système impérialiste, nous y sommes bien sûr favorables mais la révolution mondiale n'est pas imminente, c'est un fait !

Par contre le gouvernement français, lui, est actif en terme de relocalisation, Christian Estrosi, ministre de l'industrie proposait aux récents États Généraux de l'industrie le 15 octobre dernier une prime à la relocalisation de 10 000 à 15 000 € par emploi relocalisé. Comme si le patronat ne touchait pas suffisamment d'aides du gouvernement (de nos impôts !) diverses et variées !

Dans l'immédiat si les relocalisations industrielles ou écologiques sont de l'ordre international nous sommes opposés au protectionnisme. Les travailleurs du monde ne sont pas en concurrence, on ne peut soutenir le rapatriement du sous traitant automobile Gantois, de Roumanie vers les Vosges au détriment des ouvriers roumains quand en même temps les exportations de poulets élevés en France par l'entreprise Doux inondent les marchés d'Afrique et d'Amérique du Sud par containers entiers grâce à la subvention de la PAC (Politique Agricole Commune) de 63 millions d'euros pour la seule année 2008.

S'il s'agit de relocalisation dans le cadre national, ce n'est pas le rôle de syndicalistes d'aller expliquer aux travailleurs de Tarbes ou La Ciotat (par exemple) qu'on ferme leur usine pour des raisons environnementales de proximité et qu'ils devront aller travailler à Strasbourg, Béthune ou Brest !

Ces questions sont celles de la concurrence, elles ne nous concernent pas, nous réaffirmons nos mots d'ordre d'interdiction des licenciements et de refus des délocalisations et nous encouragerons toujours la solidarité qui s'exprime régulièrement dans les grèves, que ce soit chez Dacia en Roumanie (soutien de SUD Renault Guyancourt et de la CGT Renault) ou bien la manifestation conjointe récente des travailleurs allemands et français de l'entreprise Continental à Hanovre au printemps dernier ou bien encore le soutien porté aux syndicalistes de Wroclaw en Pologne des usines Fagor par nos camarades de SUD FagorBrandt contre les licenciements et l'arrestation du dirigeant du syndicat « Août 80 » en octobre dernier.

## Fenwick n'aime pas la télé documentaire !

Nos camarades de Sud Fenwick ont du intervenir publiquement en réunion publique et par communiqué de presse pour apporter leur soutien au travail documentaire réalisé par Robert Viallet et diffusé sur France 3 le 28 octobre dernier, que beaucoup d'entre nous ont vu, et qui s'intitulait « **La mise à mort du travail** ».

Dès le lendemain de sa diffusion, la direction de Fenwick dénonçait ce reportage télévisé auprès des salarié-e-s et prétendait que les images étaient « manipulées » par le journaliste et ne reflétaient pas la réalité de l'entreprise. Objet du délit : dans le reportage un cadre dirigeant de Fenwick affirmait « *si vous voyez un concurrent qui est en train de mourir sur le bord de la route, surtout n'hésitez pas à l'achever* ». Bien sûr la majorité des salarié-e-s de chez Fenwick ne se reconnaît pas dans un discours malsain, qui n'est que le résultat d'une gestion managériale, à peine plus subtile que les propos tenus devant la caméra, mais qui développe le même fond de concurrence rapace. Bien que la culture littéraire ne soit pas le point fort de la formation des « managers », on ne peut que penser à la phrase célèbre de l'écrivain chinois Lou Sin qui s'élevait contre la commisération et la tolérance: « *Si ton chien est tombé à l'eau et qu'il à la rage, enfonce lui la tête sous l'eau* ». On peut discuter longuement de cette œuvre littéraire et du point de vue qui y est attaché, mais c'est une œuvre littéraire, pas un point de vue de « petit chef » dans une entreprise industrielle !

Les camarades de Sud Fenwick ont réagi en affirmant que : « *les salarié-e-s de Sud Fenwick respectent et respecteront les salariés de toutes les entreprises quelles qu'elles soient (y compris concurrentes) ; nous connaissons la valeur et la dureté du travail fourni par tous les salariés de ce pays* » ; La concurrence est une affaire de patrons, ce n'est pas le nôtre !

La formation « militaro-sportive » de l'encadrement moderne a pour fonction de créer un chauvinisme d'entreprise et de faire croire aux personnels qu'ils ont les mêmes intérêts que leur employeur.

Dans le même temps la direction générale de Fenwick annonçait la suppression de 227 emplois par le biais d'un plan de restructuration menant à un licenciement économique ! Si ce n'était pas si grave, on pourrait ironiser sur ce qui rapproche les patrons de Fenwick des ouvriers de Fenwick licenciés !

Nous soutenons bien sûr l'intervention publique de nos camarades de Sud Fenwick qui se battent, dos au mur, comme dans beaucoup d'entreprises, contre les licenciements.

Quant à la culture et à la télévision, pour une fois qu'on n'avait pas un programme affligeant de Michel Drucker ou Benjamin Castaldi, on était content de voir un reportage intéressant sur les conditions de travail modernes, eh bien la direction Fenwick préfère regarder à la télé « Secret story » ou « Vivement dimanche prochain »...

---

## SUD représentatif au Technocentre de Renault

Dans un contexte difficile de crise économique de chômage partiel, de plan social en activité, d'annonce pour 2010 d'un nouveau contrat social de crise les élections professionnelles ont eu lieu sur le Technocentre de Guyancourt (78) où travaillent les très nombreux techniciens, ingénieurs et cadres qui élaborent les nouveaux véhicules de chez Renault.

**Au CE, SUD obtient la représentativité avec 12,06 % des suffrages**, 1 titulaire et 2 suppléants, derrière la CGC (40,06 %), CFDT (24,65 %) et CGT (17,90 %), mais devant CFTC (3,79 %) et FO (1,54 %).

Aux DP, SUD obtient 1 suppléant au 1<sup>er</sup> collège, 5 titulaires et 5 suppléants au 2<sup>e</sup> collège. La CGT passe de 12 élus titulaires en 2005 à 9 élus aujourd'hui.

Globalement SUD progresse partout, tant en DP qu'en CE. Ceci dans une campagne électorale faite « à l'américaine » par les organisations CGC et CFDT, gestionnaires du CE : distribution des jouets de Noël pendant le scrutin (3 jours par vote électronique). Con-

fusion orchestrée par le service communication de Renault en organisant des expos du CE ; marché de Noël dans l'entreprise et non plus dans les locaux du CE ; des courses à pied autour de la boîte avec la fanfare du CE et l'aide bienveillante de la Direction comme sponsor ; distribution quotidienne de tracts en papier glacé reproduisant des images de la boîte ; bandes dessinées pour nous expliquer le stress ; un service communication de l'établissement très, très complaisant face à l'équipe sortante CGC. Remarque: la CFDT pour dépasser la CGC a dépensé une fortune en brochures, tracts en couleurs. A vouloir imiter la CGC, les salariés cadres ont visiblement préféré l'original à sa copie en votant pour la CGC dans ce collège. La course à l'échalote n'a pas payé !

Malgré tout ce tintamarre le syndicat SUD progresse de façon très significative et franchit la barre des 10 % ; ceux qui pensaient nous voir disparaître en sont pour leur frais ! Le travail de tous ceux qui ont mis les mains à la pâte a payé !