

2015 sera-t-elle encore l'année des Boat-people ?

L'Ezadeen, un cargo transportant quelque 450 Syriens, est entré vendredi 2 janvier au soir dans un port du sud de l'Italie. Spécialisé dans le transport d'animaux, construit en 1966, il devait gagner le sud de la France. C'est la troisième fois en quinze jours que les autorités italiennes récupèrent un cargo transportant des migrants, venus surtout de Syrie. Les deux autres navires, abandonnés eux aussi en pleine mer, transportaient environ 800 personnes chacun dans des conditions tout aussi abominables que celles décrites par les passagers de l'Ezadeen.

Qui entretient le trafic des mafieux ?

Les medias et responsables politiques ont fustigé les passeurs, ces « mafieux » toujours plus voraces, faisant payer près de 6 000 euros pour ces prisons flottantes vers l'Europe. Certes.

Mais les propos employés sont d'autant plus durs qu'ils ne visent qu'à disculper les véritables pourvoyeurs de mafias, ces chefs d'État européens qui ferment leurs frontières aux victimes des guerres civiles et de la misère. Ne reste plus comme recours que les passages clandestins, à la merci des mafias.

Non, la riche Europe n'est pas une terre d'accueil. Son nombre de milliardaires augmente chaque année, mais malheur aux pauvres, qu'ils soient d'ici ou d'ailleurs. Du Front national au PS en passant par l'UMP, tous ces politiciens prétendent « *qu'on ne peut pas accueillir toute la misère du monde* » et qu'il faut intensifier le contrôle aux frontières. Ce qui ne les empêche pas d'accueillir avec enthousiasme tous les milliardaires étrangers blindés de capitaux.

***Il n'y a pas de frontières pour les riches.
Uniquement pour les pauvres et les opprimés.***

L'agence européenne Frontex, chargée de surveiller les frontières de l'espace Schengen, a un budget d'une centaine de millions d'euros par an. Il a été multiplié par cinq depuis sa création en 2004. Autant de millions qui permettraient un accueil décent aux réfugiés, mais aujourd'hui destinés à les pourchasser. Car ce sont précisément ces institutions militaires anti-immigration auxquelles ceux qui fuient les guerres et la faim tentent d'échapper en n'ayant d'autre choix que de se livrer aux trafiquants.

Combien de réfugiés au minuscule Liban ? Combien en France ?

La Syrie, en mars 2011, a connu un début de révolution contre la dictature. Mais la répression sanglante des manifestations antigouvernementales (avec l'indifférence complice, entre autres, de l'État français) a fait dégénérer la révolte en une guerre civile qui a déplacé près de la moitié des habitants du pays, contraints de fuir leur foyer.

Résultat : 3,2 millions de réfugiés syriens dans les pays voisins de la Syrie, dont plus d'un million dans le petit Liban... mais seulement 8 000 en France, dix fois plus peuplée et plus riche. Et guère plus de 100 000 dans toute l'Europe. Et des réfugiés triés sur le volet par les gouvernements européens. Les Syriens embarqués sur les tombeaux marins comme l'Ezadeen sont surtout destinés, en France notamment, à devenir des sans-papiers, travailleurs ou pas.

Capitalistes de tous les pays, ce sont vos guerres et vos frontières meurtrières que tentent de fuir aujourd'hui ces milliers de migrants, qui bien souvent meurent dans la plus grande indifférence. Quand ils ne deviennent pas, à nos côtés, les travailleurs que vous surexploitez.

***À nous de nous solidariser de nos frères
opprimés par-delà ces frontières meurtrières.***

Messieurs les capitalistes, on vous souhaite une année de révoltes et de révolutions faisant éclater vos frontières, pour qu'enfin s'unissent les opprimés de tous les pays.

Les ventes augmentent. Et les salaires ?

En 2014, les ventes du groupe Renault en France ont augmenté de 5,5 % par rapport à 2013. Les ventes repartent : de quoi faire repartir les salaires en 2015 !

Nos bonnes résolutions

Avec la nouvelle année, la saison des Négociations Annuelles Obligatoires (NAO) va s'ouvrir, avec comme principal sujet : les salaires.

Les Augmentations Générales de Salaire (AGS) ont été gelées ces deux dernières années : 0 % en 2013, 0 % en 2014 (seuls les APR avaient eu des miettes, avec 0,5% d'AGS). Pour dégeler les AGS, il va falloir réchauffer l'atmosphère !

L'austérité ? Pas pour tout le monde !

En 2013, Renault a touché 211 millions d'euros d'aides et de subventions (Crédit Impôt Recherche, Crédit Impôt Compétitivité Emploi...). Dans le même temps, des milliers d'emplois ont été supprimés (7 500 suppressions d'emplois nettes prévus d'ici 2016), les salaires ont été quasi gelés, et les réorganisations ont aggravé les conditions de travail.

Renault n'est pas une exception. Les patrons sont abreuvés d'argent public au détriment des services publics et des conditions de vie de l'ensemble de la population. Et ce sont en plus les contribuables qui financent ces aides publiques !

Mutuelle obligatoire : ça commence mal

La mutuelle obligatoire est à peine opérationnelle que ses tarifs augmentent, car ils sont indexés sur le plafond de la sécurité sociale qui augmente cette année de 1,3 %. Comme l'accord sur la mutuelle stipule que la part employeur est fixe, la hausse se fait sur la part salariés qui augmente, selon la formule, de 1,6 % à 2,5 % au 1^{er} janvier 2015 !

Pour les retraités, l'augmentation est de 3 %. Et ce n'est sûrement qu'un début. Et si Renault compensait ces hausses en augmentant sa participation ?

Dispenses : peut encore mieux faire

Suite au mécontentement sur le caractère obligatoire de la mutuelle, un nouveau cas de dispense a été créé pour les salariés Renault déjà couverts par la mutuelle de leur conjoint qui est gratuite pour les ayants-droits. Comme quoi, quand on veut...

Répression antisyndicale chez AKKA

AKKA vient de licencier neuf salariés de son site marocain, dont le seul tort est de militer au syndicat UGTM. AKKA a voulu faire un exemple pour dissuader d'autres salariés de se syndiquer. Mais pour montrer leur solidarité avec les licenciés, les salariés du site ont décidé de porter un brassard rouge. Il y a en effet de quoi voir rouge.

NewPDM : accouchement dans la douleur

Malgré une phase projet qui a duré des années, le déploiement de NewPDM (Product Data Manager) en Ingénierie Véhicule n'est pas de tout repos : changement des modes de travail, augmentation des temps de réponse et du nombre d'opérations à réaliser par rapport aux outils précédents, formations interrompues au 1^{er} semestre 2014 pour cause de plantage du logiciel, nombreuses montées de version pour corriger les bugs, formations refresh suite à ces montées de version... Tout ça sous la pression des jalons V3P à respecter !

Même Gascon, le directeur de l'ingénierie, reconnaît dans son mail d'invitation à un amphi le 6 janvier sur NewPDM « *les difficultés rencontrées* », « *une période de transition complexe pour tous et de nombreuses questions lors de sa mise en route* ». Mais promis en 2015, tout va s'arranger...

Méthode Coué

La direction Test & Services organisait un « *pot de fin d'année convivial* » le 17 décembre à 16h pour fêter le « *succès* » du déploiement de NewPDM en 2014. Les équipes projet de NewPDM ont fait ce qu'elles ont pu, mais pas sûr que les utilisateurs voient NewPDM comme un « *succès* »... Sachant que beaucoup de concepteurs qui l'utilisent quittent leur poste vers cette heure-là, l'horaire était de toute façon idéal... pour qu'ils n'y soient pas.

L'arnaque de la Saint-Sylvestre

Le 31 décembre, le Capital Temps individuel (CTI) qui était auparavant non plafonné, a été écrêté à 15 jours. C'est le résultat de l'accord compétitivité Renault. Les compteurs Horaires Variables ont eux été remis à zéro (seules 5h étaient capitalisables). Les jours et les heures cumulées au-delà ont donc été perdues. Du vol pur et simple.

Dans des secteurs surchargés suite notamment aux départs non remplacés, la direction laisse salariés et N+1 gérer le dilemme : prise des congés ou respect des jalons ? Elle est pourtant responsable de cette situation.

Les repreneurs ne sont pas les payeurs

Plusieurs centaines de travailleurs de l'usine AvtoVAZ de Togliatti, reprise par Renault-Nissan, ont manifesté mi-décembre pour protester contre les suppressions d'emplois et demander une hausse de salaire. 13 000 postes ont été supprimés en 2014 et l'usine ne compte plus que 51 000 salariés (contre 106 000 en 2009). Les prix flambent en Russie et le chômage augmente : de quoi nourrir une légitime colère. Les travailleurs de Togliatti font les frais de la course au profit menée par Ghosn et son troisième couteau, Bo Anderson, en Russie. Ils auraient bien des raisons de faire grève.