

Réduction du diesel,
hausse de l'électrique...
Pour Ghosn, un seul
moteur : le profit

l'étincelle

Sans les mains, sans les
yeux, sans conducteur...
Voiture du futur ou
capitalisme du présent ?

Technocentre Renault Guyancourt

pour la construction d'un parti  des travailleurs communiste révolutionnaire

lundi 9 octobre 2017

Faire de la grève du 10 octobre une étape vers le « tous ensemble »

En déplacement en Corrèze, Emmanuel Macron s'est quelque peu fait chahuter par les ouvriers de GM&S, un sous-traitant de l'automobile de la région, frappés par un plan de 157 licenciements. Il n'a rien trouvé de mieux à déclarer que plutôt que de « foutre le bordel », ces manifestants feraient mieux d'aller chercher un emploi.

Début septembre, face aux premières manifestations contre ses ordonnances modifiant, au profit des patrons, le code du travail, il avait déjà traité les manifestants de « fainéants », « extrémistes » auxquels il ne céderait rien. Bref, il suffit qu'on descende dans la rue pour que Macron ne se tienne plus et affiche ouvertement sa morgue de président des riches.

C'est qu'on est dans la bonne voie et qu'il est bien temps pour les travailleurs de « foutre le bordel » (pour reprendre le langage présidentiel) dans les projets du gouvernement et du patronat.

Amplifier la riposte

On a déjà commencé avec les manifestations des 12 et 21 septembre. On va continuer cette semaine avec les grèves et manifestations du mardi 10. Et ce n'est que le début.

Car pour les riches, Macron déplie le tapis rouge. Suppression de l'ISF et remplacement par un simple impôt sur l'immobilier. Après un tollé sur les yachts qui devaient aussi échapper à l'impôt sur la fortune, ceux-ci resteront peut-être soumis à une petite taxe. Mais ces baisses d'impôts sur la fortune devraient faire plus de 3 milliards de pertes pour l'État. Quand il s'agit de faire des cadeaux aux riches, on n'entend plus parler du déficit public. Par contre, il y avait urgence à réduire les APL !

Les ordonnances sur le Code du travail, c'est déjà plus de liberté pour les patrons pour licencier et pour passer outre les quelques protections prévues par le Code du travail.

Et le gouvernement n'entend pas en rester là : pour les prochaines semaines il annonce déjà d'autres attaques sur l'Assurance chômage et la Sécurité sociale, la hausse de la CSG, etc.

Rien à attendre des parlottes

Passons sur les négociations qui commencent jeudi sur ces sujets, où le gouvernement a déjà bouclé ses plans. Certaines directions syndicales se prêteront peut-être au jeu, voire trouveront qu'il y a du bon dans les réformes de Macron. Comme Mailly le disait au sujet des ordonnances. Mal lui en a pris, puisque bien des militants syndicaux de Force Ouvrière l'ont désavoué et ont participé aux manifestations. Ce qui est sûr, c'est qu'il n'y a rien à attendre de ces discussions dans les ministères.

La journée du 10 octobre nous concerne tous

Ce mardi 10 octobre, tous les syndicats de la Fonction publique appellent à la grève, notamment sur la question des salaires bloqués et des 120 000 suppressions de postes annoncées par Macron.

Les directions des confédérations se sont refusées à faire de cette journée une journée de mobilisation pour tous les salariés. Mais dans plusieurs entreprises des militants ou structures syndicales ont appelé à y participer, au-delà des seuls agents publics.

Salaires, suppressions d'emplois, cela nous concerne tous. Toutes les attaques du gouvernement et du patronat forment un ensemble. C'est tout le monde du travail qui est visé, qu'on soit du privé ou du public, en activité, en retraite ou au chômage.

Cette journée va permettre à de nombreux salariés de montrer leur colère contre les plans du gouvernement. Elle doit marquer un nouveau pas dans la riposte qu'il faut construire : un mouvement d'ensemble à la hauteur des attaques de Macron. Il ne faut pas rester divisés, un jour une catégorie, le lendemain une autre.

Dès maintenant, il faut saisir chaque occasion pour aller dans ce sens.

Pas de plan stratégique pour l'emploi

Dans son plan stratégique pompeusement intitulé « Drive the future », la direction de Renault, invoquant la tendance du marché, veut réduire de 50 % son offre de véhicules diesels d'ici 2022. Mais pas un mot dans ce plan sur le « futur » des milliers de salariés qui travaillent sur le diesel. Les constructeurs, comme VW ou Renault, ont participé à faire baisser le diesel, préférant tricher sur les taux réels d'émissions polluantes plutôt que d'investir dans la dépollution, quitte à prendre un peu sur leurs milliards de profits accumulés ces dernières années. Ce n'est pas aux salariés de payer la casse.

En attendant le futur

Nouvelles gammes de véhicules électriques, autonomes, connectés... Avec « Drive the future », Ghosn veut en mettre plein la vue. Mais il y a loin des annonces à la réalité, notamment pour la promesse de véhicules complètement autonomes en 2022. Ces annonces vont surtout renforcer la pression déjà forte dans l'Ingénierie faute d'embauches suffisantes. Conduire le futur, c'est bien. Améliorer les conditions de travail du présent, c'est mieux.

Usine no future

La réduction de l'offre diesel de Renault va menacer de nombreux sous-traitants. C'est le cas de l'usine Bosch de Rodez où travaillent 1600 salariés. Spécialisée dans le diesel, elle est présentée comme un exemple d'usine du futur avec robot collaboratif sensible à la présence humaine, puces radio-émettrices pour le suivi des pièces... Mais pour fabriquer quoi demain ? Avec leurs confortables bénéfices, Bosch, Renault et PSA doivent assurer un futur aux salariés de Bosch autre que Pole Emploi.

Quand l'Etat vantait le Diesel propre

En France, les ventes de voitures diesel ont décollé dans les années 1980 sous l'impulsion de l'Etat : campagnes de pub, taxes inférieures à l'essence... Il s'agissait de relancer les ventes (et les bénéfices de Renault et PSA) suite au choc pétrolier. Le diesel était alors économique et... propre ! Il bénéficiait en 1998 de la nouvelle pastille verte, et en 2008 de bonus car émettant moins de CO² que l'essence. Les ventes de diesel en France sont alors passées de 7 % en 1979 à 73 % en 2012. Et on voudrait culpabiliser les automobilistes et les salariés de l'automobile !

Drive the dividends

Le nouveau plan de Renault fixe comme « objectif stratégique » une « politique de dividendes compétitive » ! Le dividende a augmenté de 31 % l'an dernier, où Renault a versé 917 millions aux actionnaires. Mais ce n'est pas assez. A quand une politique salariale compétitive ?

A quand la symbiose travail-plaisir ?

Alors que les parkings sont saturés, la direction occupe en ce moment tout un parking du Gradient pour faire la com' de Symbioz. Le dernier concept car de Renault est censé réaliser la symbiose de la voiture et du domicile. Plus facile de vendre du rêve que des places de parkings au Technocentre.

Mission fatale

Emmanuel, qui travaillait dans une des UET besoins spéciaux de la DEA-TV au Gradient, est décédé au cours d'une mission à l'usine Renault Douai. Il a été retrouvé le 22 septembre dans son camping-car asphyxié par une fuite de monoxyde de carbone. Emmanuel habitait en camping-car lors de ses déplacements professionnels pour arrondir ses fins de mois. Faute de salaire correct et de prime de déplacement, des salariés cherchent à réduire leurs dépenses d'hébergement et de repas pour économiser sur le forfait mission (68 €/jour pour Douai). Verser une prime de déplacement ne fera pas revenir Emmanuel, mais ça pourrait éviter d'autres drames.

Pas de place pour le handicap

Avec 6,4 % de travailleurs handicapés, Renault sas est à peine au-dessus du taux d'emploi obligatoire de 6 %. Et c'est une moyenne. Les travailleurs qui ont un handicap représentent 11,7 % des effectifs à Douai, et il s'agit en bonne partie de salariés victimes d'accident. Au Technocentre, c'est 3,1 %. Les embauches sont rares. Les préjugés ont la vie dure.

Génération M... comme Mobilisé !

A la Ruche ou à l'Avancée, la direction a déployé des nouveaux environnements de travail tertiaire. Sous prétexte de s'adapter au mode de travail de la « génération Z » (nomade, connecté, collaboratif...), les bureaux ont été rétrécis de 8 à 5 m² et disposés face à face, et le nombre de postes non affectés a été augmenté. Cette mode touche aussi Renault Lardy. Mais les salariés du bâtiment L25 s'y sont opposés, vu la perte d'espace de travail et de rangement. Le déploiement est bloqué. C'est le côté collaboratif dans la mobilisation des collègues de Lardy.

La cadence baisse, pas l'exploitation

Comme les ventes des Talisman n'atteignent pas ses prévisions, la direction a décidé de réduire de 25 % la production à Renault Douai à partir du 20 novembre. La cadence baissera de 60 à 30 véhicules/heure pour l'une des équipes et la moitié des 1400 intérimaires doit être renvoyée. Mais les salariés sur chaîne ne bénéficieront pas de cette baisse de cadence, car ils devront faire le travail des intérimaires renvoyés en plus du leur. C'était donc ça l'usine du futur ?!