



# LUTTE OUVRIERE

## UNION COMMUNISTE (TROTSKYTE)

03/10/2016

### RENAULT TECHNOCENTRE GUYANCOURT PLESSIS ROBINSON

#### MONDIAL DE L'AUTO : LES PROFITS VONT BIEN, AVEC LA PEAU DES SALARIÉS

Le Mondial de l'Auto se tient ces jours-ci, et les constructeurs ont droit à de la publicité gratuite de la part des médias. On saura tout sur les bienfaits de la voiture électrique et sur l'avenir radieux de la voiture autonome, voire de la voiture volante.

Les grands constructeurs répètent en chœur que ça va mieux. On veut bien les croire. Les ventes augmentent et de nombreuses entreprises s'attendent à battre des records.

Il y a quatre ans, une entreprise comme PSA Peugeot-Citroën se disait au bord de la faillite. Ses dirigeants expliquaient alors, le visage grave, qu'il leur fallait fermer l'usine d'Aulnay-sous-Bois. Le ministre Montebourg avait estimé cette fermeture « inévitable », dans le département le plus pauvre de France. Et pendant que 3000 salariés étaient ainsi poussés dehors, Montebourg avait prêté 7 milliards d'euros à PSA, avec l'argent du contribuable. Aujourd'hui, PSA se vante de bénéfices énormes, 1,2 milliard au premier semestre de 2016 : les actionnaires toucheront le jackpot.

Toutes les entreprises automobiles annoncent des bénéfices en hausse. Il n'est qu'à voir les revenus mirobolants de leurs PDG. Chez PSA, Carlos Tavares a gagné 5,24 millions d'euros en 2015. Carlos Ghosn, chez Renault-Nissan, cumule 16,5 millions, soit 45 000 euros par jour, samedis, dimanches et fêtes compris. Et encore les PDG ne sont-ils que les serviteurs des capitalistes, grassement payés pour la guerre qu'ils mènent aux salariés ! Quant aux actionnaires, ils ont touché des dividendes record pour 2015, et 2016 promet d'être encore plus faste.

En quoi les salariés profitent-ils de cette santé insolente ? En rien. Beaucoup ont perdu leur emploi. Leur salaire n'augmente pas. Tous subissent une charge de travail accrue au quotidien.

Ainsi, chez PSA, la direction a mis au point une « Garantie journalière de production » : la moindre panne sur les chaînes de montages se solde par un rattrapage. Une panne de 10 minutes, c'est une pause repas réduite d'autant ; une panne d'une demi-heure, c'est une journée de travail prolongée. Quant aux cadences sur les chaînes, elles ont encore augmenté. Le prix à payer ? Plus de fatigue aujourd'hui, plus de troubles musculo-squelettiques et de handicaps demain. Pour PSA, les dividendes des actionnaires valent bien cela.

En accroissant ainsi la productivité de ses salariés, PSA a supprimé 17 000 emplois en quatre

ans, tout en augmentant sa production ! Mais ce n'est qu'un exemple. Toutes les entreprises automobiles réduisent leur masse salariale. Et toutes maintiennent ou augmentent leur production, non pas en investissant, mais en rognant sur les pauses et en accélérant les cadences. Autrement dit, en augmentant l'exploitation. Dans une usine de Maubeuge, filiale de Renault, le directeur se vantait récemment qu'un ouvrier produisait 100 voitures par an, contre 60 en moyenne dans les autres usines. À l'usine Smart de Hambach en Moselle, les salariés travaillent désormais 39 heures payées 37 : ce vol de salaire a été imposé par un scandaleux chantage à la fermeture de l'usine. Partout, les entreprises ont multiplié le recours aux intérimaires. À Renault-Flins, ils sont 2100 ; à Renault-Cléon, 1600 ; à Renault-Sandouville, ils représentent 60 % de l'effectif ! Et les politiciens verseront ensuite des larmes de crocodile sur l'augmentation de la précarité !

Les gouvernements ont chouchouté les constructeurs. Les autorités sont peu regardantes sur les normes de pollution diesel, qui ne sont respectées par aucune entreprise. Et le gouvernement PS a été particulièrement généreux, comme avec le Crédit impôt compétitivité emploi (CICE), qui a largement bénéficié à ces multinationales.

Quant aux profits dégagés par l'industrie automobile, comme par les autres secteurs, ils ne profitent pas à la société. Ils ne permettront pas de bâtir des hôpitaux ou de nouvelles écoles, ni d'améliorer les transports publics, ni d'augmenter les pensions de retraite. Ils alimentent le parasitisme des actionnaires. Et ils s'ajoutent aux quantités colossales d'argent qui affluent vers la finance, favorisant la spéculation.

La presse parle aujourd'hui de nouveau du risque d'un krach financier. Huit ans après celui de 2008, un tel effondrement n'est pas exclu, menaçant en retour toute l'économie, les emplois, les salaires et les pensions. L'industrie automobile incarne ainsi la folie du capitalisme. Un système fondé sur l'exploitation féroce de ses salariés et qui transforme la création de richesses en une menace géante de destruction pour toute l'humanité.



# VERSEZ À LA COLLECTE pour le tract LUTTE OUVRIÈRE

## Mon Trezor !

Renault dévoile le concept-car TREZOR au Mondial de Paris. Au vu des pitoyables augmentations de salaire, c'est bien le seul « Trezor » que nous pourrions voir cette année.

## Exploitation 2.0

Renault-Nissan et Microsoft s'allient pour préparer l'avenir de la conduite connectée. « Améliorer la productivité, l'Alliance va étendre à la voiture le domaine de la productivité ».

En terme de productivité, Renault s'y connaît ; ça va être sympa la voiture V3P. On démarre en retard, on passe les jalons coûte que coûte, on arrive au bout tant bien que mal et au final, c'est l'utilisateur qui paye ! Et pour nous tous, c'est la course toute la journée.

## Le casse du siècle

Dans la nuit du lundi 19 au mardi 20 septembre, des voleurs se sont emparés de la recette des machines à café du Technocentre, soit environ 20 000 euros. Dans une journée, Carlos Ghosn empoche presque le double !

## Une barrière de plus

Depuis la création des directions dites « Alliance », les règles d'embauche des ETAM ont été modifiées. Effectivement, il leur est demandé d'avoir 600 au test d'anglais TOEIC car, soi-disant, les futurs embauchés sont amenés à travailler avec des camarades de Nissan.

Ainsi des jeunes apprentis ou des prestataires sont écartés de l'embauche. Ils ont fait le travail pendant des mois – pour presque rien pour les apprentis – et la direction n'est même pas capable de leur donner une formation en anglais.

## Ça manque d'innovation !

Au Mondial de l'Automobile, chaque constructeur présente ses derniers modèles, ses innovations technologiques. À côté de ces véhicules se tiennent souvent des jeunes femmes pour faire la promotion de ces modèles.

Le progrès technologique, c'est bien. Mais il serait temps de dépoussiérer les toiles d'araignée de la tête des directions de ces constructeurs.

## Des igloos au Technocentre

La semaine dernière, on a vu émerger au milieu de la Ruche de drôles de petits igloos gonflables. Il s'agissait en réalité d'une petite campagne santé organisée par la direction. Dans chaque igloo, des personnes en blouse blanche expliquaient comment mieux prendre soin de sa santé : mieux manger, faire de l'exercice, ne pas fumer, se faire dépister...

La direction prétend se préoccuper de notre santé. Ça a l'air sympa, mais c'est vrai que pour elle, un salarié en bonne santé est un salarié plus productif !

## L'urgence, c'est d'embaucher

Le PDG se vante d'avoir embauché 2000 personnes. Mais ce sont plus de 9000 camarades de travail qui sont partis depuis 2013. Résultat, c'est la course toute la journée, des délais raccourcis, des pressions permanentes. Il y a largement les moyens financiers pour embaucher les milliers d'intérimaires et de prestataires.

## #weareworkers

La direction fait de la pub pour son « #wearerenault ». Elle nous demande d'intervenir sur les réseaux sociaux à l'occasion du Mondial afin d'exprimer notre « fierté » de travailler chez Renault.

Fier de quoi ? Des salaires bloqués, des suppressions d'emploi, de l'augmentation de la charge de travail ? Nous, nous sommes fiers d'une chose, c'est d'être des travailleurs, car sans nous, pas de voitures.

## Nous n'avons pas les mêmes intérêts

Pour ce Mondial de l'Automobile, Ghosn a déclaré que l'alliance avec Mitsubishi permettrait de devenir le numéro un de l'automobile dans le monde. Les constructeurs se font la guerre économique sur la planète pour que leurs actionnaires respectifs gagnent encore plus. Et dans cette guerre, il faudrait que ce soit nous les fantassins.

Pourtant, de la conception à la production, de l'informatique à la logistique, toutes les étapes sont indispensables et nous ne sommes pas là pour être les petits soldats des groupes automobiles. Cette guerre économique n'est pas la nôtre.

## Drôles de fruits

L'accord 2013-2016 sur les salaires aurait porté ses fruits. C'est la lecture de la direction et des actionnaires, pas celle des salariés, qu'ils soient « Renault » ou prestataires.

« L'augmentation des volumes », comme elle dit, s'est faite par l'augmentation des cadences et de la productivité aux dépens du nombre des emplois et des conditions de travail de tous. L'intéressement dont elle parle n'est que des miettes à côtés des milliards versés aux actionnaires dans le même temps.

Alors pour l'instant des fruits nous n'avons eu que les pépins...