

Chômage à Douai,
heures sup à Batilly :
C'est l'industrie
4.0... de conduite

l'étincelle

Coup de froid sur les
budgets, gel de projets...
Renaut en mode
Freeze Cash Flow

Technocentre Renault Guyancourt pour la construction d'un parti  des travailleurs communiste révolutionnaire mardi 8 octobre 2019

Opération diversion

Le débat sur l'immigration voulu par Macron s'est ouvert ce lundi à l'Assemblée nationale, avant de se tenir mercredi au Sénat. Mais Macron veut surtout qu'on en parle partout. Il a décidé de chasser sur les terres de l'extrême-droite, espérant sans doute se rétablir dans l'opinion populaire. Une démagogie anti-immigrés censée permettre au gouvernement de continuer à s'en prendre à ces mêmes classes populaires, comme avec sa réforme des retraites ou de l'assurance chômage.

La France serait-elle en passe de devenir le « premier pays européen pour les demandeurs d'asile » ? En fait, elle reste loin derrière l'Allemagne et la Suède, autrement plus sollicitées. La France est au 11^e rang européen sur 28 pour le nombre de demandes d'asile par habitant, et au 15^e rang par rapport aux richesses produites (PIB). La France est même un des pays européens où la possibilité d'obtenir l'asile est la plus faible, avec 67 % de rejet des demandes. Pas de quoi se vanter.

Réduire son aide par humanisme !

Macron pointe l'Aide Médicale d'État (AME) dont on nous serine qu'elle frise le milliard d'euros, que la France est la seule à prévoir un tel dispositif trop « attractif ». Mensonge encore ! La France est le seul pays à avoir mis ce budget à part, comme pour le pointer du doigt. Ailleurs, on soigne aussi les migrants, mais dans les dispositifs ordinaires.

Les soigner relève d'ailleurs non seulement d'un minimum de solidarité humaine, mais c'est indispensable. Diminuer l'AME, c'est précipiter les migrants malades aux urgences, ce qui coûterait 50 % plus cher. Et ne pas les soigner, c'est prendre un risque sanitaire pour tout le monde.

Faudrait-il laisser mourir les malades car il s'agit de migrants sans papiers ? Macron dit vouloir agir « avec fermeté et humanité ». Son humanisme consiste-t-il à laisser les camps de migrants coincés sur les bretelles du périphérique parisien, par tous les temps, avec des familles entières vivant dans des conditions d'insalubrité honteuses ?

Les camps de la honte

Macron n'est pas juste en quête d'une hausse dans les sondages pour des calculs électoraux. Il voudrait avoir les coudées franches pour s'en

prendre aux classes populaires avec les réformes qu'il a prévues, à commencer par les retraites.

En lançant ce débat sur l'immigration, Macron veut pouvoir durcir les conditions d'immigration en prétextant une soi-disant volonté populaire. Et au passage mettre sous le tapis la responsabilité des grandes puissances, comme la France, dont la politique ne peut que jeter sur les routes des masses toujours plus nombreuses de réfugiés. Les guerres ou le soutien à des dictatures pour dominer tel marché des matières premières, ou le dérèglement climatique provoqué par leurs industriels pollueurs ne peuvent que multiplier les déplacements de population qui fuient leur région devenue invivable.

Les chefs d'Etat comme Macron veulent que les patrons puissent choisir leurs migrants et que les autres restent cantonnés loin de l'Europe. Car les principaux pays d'accueil des migrants ne sont pas en Europe mais en Afrique. Et, quand ils sont parqués dans des camps proches de l'Europe ou en Europe, il s'agit de la Turquie, de la Grèce, de Malte, de Chypre d'où ils ne peuvent sortir du fait des règles dites « de Dublin ».

Une démagogie meurtrière

Accueillir les réfugiés qui fuient la misère ou l'oppression devrait pourtant être une évidence. Au lieu de cela, les gouvernements des pays riches ferment leurs frontières aux pauvres, et hérissent des murs devant lesquels périssent des dizaines de milliers de migrants.

Le naufrage d'une embarcation au large de Lampedusa ce week-end vient encore de faire des dizaines de victimes, en majorité des femmes et des enfants. Victimes du prétendu humanisme des gouvernements européens.

Renault cigale et la fourmi

Pour avoir un Free Cash Flow positif en fin d'année, de plus en plus de projets sont gelés. La remplaçante de la Talisman (LCI/LCK) vient d'en faire les frais. Ah, si Renault n'avait pas dépensé tout son cash en dividendes pour les actionnaires...

Workdégage

La direction de Renault a aussi décidé de geler le paiement des sociétés de prestations. En représailles, certaines sociétés de prestation menacent de réduire leurs effectifs au Technocentre. Le workpackage, c'est comme une grande famille.

De belles paroles pour (ama)Douai

En visite à Douai, De Los Mozos, le Directeur de la Fabrication de Renault, a voulu rassurer en promettant que « *Renault ne souhaite pas fermer d'usine en France, bien au contraire* ». Pas sûr que son passage rassure, alors que Douai connaît encore 7 Jours Non-Travaillés fin octobre, avec du chômage technique pour ceux qui n'ont plus de Capital Temps Collectif. Les salariés ont même appris par la presse, deux jours après la visite du directeur, la fermeture du site de mi-décembre à mi-janvier. Pour savoir ce que Renault prépare, les salariés savent à qui il ne faut pas faire confiance.

Un accord qui sonne faux

Avec l'accord de compétitivité CAP2020, la direction de Renault promettait, en échange des sacrifices des salariés, « *des niveaux de production ambitieux* » et « *s'engage[ait] à ce que le volume annuel moyen de véhicules produits pendant la durée de l'accord [2017-2019] soit au moins égal au volume de véhicules produits en 2016* ». Douai a produit 163 000 véhicules en 2016, mais seulement 119 000 en 2018. Et en 2019, Douai devrait produire difficilement 90 000 véhicules. Par contre du côté des salariés, les sacrifices ont bien été réalisés.

Fructueux anniversaire

L'usine de Douai fête ses 50 ans. Pour l'occasion, Renault ouvre ses portes au grand public... et son portefeuille. La visite guidée d'une heure et quart du site coutera 12 euros par visiteur (10 euros pour les moins de 18 ans). Il n'y a pas de petit profit.

Au secours, Sovab bien

Si les sites de Douai ou Cléon connaissent du chômage partiel, ce n'est pas le cas à Batilly où la production des Masters va bon train. La Sovab enchaîne les heures supplémentaires, le travail samedi et dimanche, et prévoit du « volontariat » entre Noël et Jour de l'An. Une organisation de la production pour optimiser le profit au maximum qui se fait au détriment des salariés.

Com' durable

Le greenwashing, c'est tout un art. Après la « Direction de la responsabilité sociale de l'entreprise » (RSE) qui était rattachée à la Direction de la Communication, Renault vient de créer une « Direction de l'impact social et durable ». C'est le mot « responsabilité » qui gêne ?

Ibère de rien

En Espagne où sont montés la Mégane, Captur et Kadjar, Renault veut réduire la production. Mais pas question d'arrêter les heures supplémentaires, le travail le samedi ou les jours fériés. Cette baisse se fera en supprimant 700 postes sur les 3 sites espagnols de Palencia, Valladolid et Séville. Le roi Felipe VI visitera l'usine de Valladolid le 9 octobre. L'occasion pour Renault de quémander encore des subventions publiques... au nom de l'emploi.

L'électrique c'est fantastique

La Twizy, le quadricycle électrique de Renault, sera désormais entièrement produite en Corée, et plus du tout à Valladolid en Espagne. Pour l'acheteur européen, ça ne va pas améliorer les délais de livraison, déjà pas fameux. Quant au bilan carbone...

Ne me kit pas

Renault a annoncé l'arrêt, pour au moins plusieurs mois, de son usine d'Oran en Algérie faute de pièces. 2000 emplois directs et indirects sont impactés. Certes le gouvernement algérien cherche à limiter les importations, notamment les CKD et SKD, ces kits de pièces nécessaires pour fabriquer une voiture et assemblés à Oran. Mais la délivrance des autorisations d'importation de kits est surtout sujette à des règlements de compte au sommet de l'État et du patronat. Les Algériens en sont à leur 34^{ème} semaine de mobilisation pour que le « système dégage ». Il est plus que temps...

Peinture morte

Un ouvrier intérimaire, brûlé au 3^{ème} degré dans l'incendie de la Sovab le 7 août, vient de décéder de ses brûlures. Le feu avait pris dans une cabine de peinture lors de travaux de maintenance. Mort pour le profit, et pas un mot dans la Com' de Renault.

Ombres chinoises

Le 26 septembre, les salariés de Jinjiang Sam près de Rodez ont mis fin à leur grève. La direction a dû renoncer à un plan social qui visait la moitié des 420 salariés du site. Sam, reprise par le chinois Jinjiang en 2017, fabrique des pièces en aluminium pour Renault, qui diminue ses commandes. Un sursis gagné par les salariés. Prochaine étape : une initiative commune des salariés de la filière Automobile pour défendre leurs emplois ?!