

Ghosn inculpé, Bolloré viré,
directeurs passant à PSA...

La direction de Renault
se donne en spectacle

l'étincelle

Alerte sur les
résultats :
Renault met ses
(profit) warnings

Technocentre Renault Guyancourt pour la construction d'un parti  des travailleurs communiste révolutionnaire mardi 22 octobre 2019

Quand la SNCF déraile

Mercredi 16 octobre, un accident ferroviaire au passage à niveau de Saint-Pierre-sur-Vence dans les Ardennes a démontré la dangerosité de la politique d'économies de la SNCF. Le drame n'a été évité que grâce au sang-froid du conducteur du train, seul à bord. Le ras-le-bol s'est exprimé par le puissant débrayage national, ou « dépôt de sac » en jargon cheminot, en application du droit de retrait.

En quelques jours, une majorité de contrôleurs et de conducteurs a cessé le travail dans toute la France. Quoiqu'en dise la SNCF, la situation est loin d'être revenue à la normale. La colère n'est pas rentrée dans son lit, car les raisons de la colère sont toujours là.

Politique sauvage

Comme d'habitude, le gouvernement et la direction de la SNCF ont essayé de dresser les usagers contre les cheminots. À ceux qui déplorent que le « service minimum » qui n'a pas été assuré ce week-end, les cheminots rétorquent que faute d'embauches et de moyens, c'est tous les jours service minimum pour les usagers de la SNCF. Et l'ouverture à la concurrence n'arrange rien.

Ministres et patrons de la SNCF parlent de grève « surprise », comme si elle avait été organisée en secret pour couler les départs en vacances de la Toussaint, ou encore de grève « sauvage ». Mais les sauvages sont ceux, comme Guillaume Pepy et Édouard Philippe, qui promettent des poursuites judiciaires aux cheminots qui défendent leur peau et celle des usagers. Ce sont ces ministres qui organisent la pénurie budgétaire dans tous les services publics essentiels, qui coupent les financements des hôpitaux, envoient les flics contre les pompiers et démolissent les normes environnementales au profit d'empoisonneurs comme Lubrizol. Ils saturent les ondes de menaces contre les cheminots qui ont exercé leur droit de retrait, mais n'ont pas un mot sur l'accident grave à l'origine de la réaction des conducteurs et des contrôleurs de train.

Rentabilité contre sécurité

Les passages à niveau génèrent un accident tous les trois jours, 36 morts par an en moyenne. Il

suffirait de quelques milliards d'euros pour remplacer en urgence les plus dangereux, mais le budget alloué se compte en dizaines de millions.

À cette incurie de l'État s'ajoute la gestion capitaliste de la SNCF, dirigée vers le profit du groupe et de ses filiales déjà privées. En autorisant les TER à circuler avec un seul cheminot à bord, le conducteur, la SNCF sait qu'elle prend un risque. Un risque « calculé », comme disent les patrons, c'est-à-dire rentable. Depuis quelques mois, l'introduction dépôt par dépôt de cette conduite « à agent seul » a déclenché des grèves qui sont restées dispersées. La direction a ignoré ces avertissements.

À Saint-Pierre-sur-Vence mercredi dernier, le conducteur seul, blessé, a dû parcourir un kilomètre et demi à pied sur les voies pour empêcher une nouvelle collision. Les voyageurs sont restés sans aide et sans information pendant de longues minutes. La présence de contrôleurs aurait permis de gérer l'incident : leur tâche principale est d'accompagner les voyageurs, d'assurer la sécurité ferroviaire, pas de mettre des amendes – même si les directions les traquent pour le faire.

Un coup de semonce

Ceux qui croyait les cheminots abattus, suite à leur grève perlée de 2018 qui n'a pas réussi à empêcher la réforme ferroviaire et l'ouverture des lignes à la concurrence, en sont pour leurs frais. Les cheminots dont la colère a explosé ont réussi à bousculer la direction de la SNCF. Précisément dans un contexte où ensemble, patrons et gouvernement préparent leur réforme contre les retraites de tous les travailleurs, et pas seulement des régimes spéciaux.

La levée de boucliers cheminote est un nouveau coup de semonce contre les mauvais coups patronaux et gouvernementaux, après la grève spectaculaire du 13 septembre à la RATP.

Conseil de discipline

Thierry Bolloré a été débarqué par le Conseil d'Administration de Renault, c'est-à-dire par ceux qui l'avaient élu Directeur Général de Renault en janvier 2019 après l'arrestation de Ghosn. L'éviction a été votée sans plan de rechange : ni remplaçant, ni stratégie... Un conseil décidément composé de grands visionnaires.

Quand la finance dirige le monde

La directrice financière de Renault, Clotilde Delbos, a été nommée Directrice Générale à la place de Bolloré. Tout un symbole. C'est vrai que Renault est déjà piloté comme une banque et une machine à cash.

Un transparent très éloigné

La nouvelle Directrice Générale par intérim de Renault en appelle à une nécessaire « *transparence et exemplarité* » au sein de l'entreprise. Mais cela n'a pas empêché Delbos, entourée de ses adjoints De Los Mozos et Murguet, de refuser de répondre sur les raisons de l'éviction de Thierry Bolloré lors du « We are live » de la semaine dernière. La transparence, ça commence mal.

Marge d'erreur

Rompant avec la méthode Coué de Bolloré, la nouvelle direction de Renault a révisé ses prévisions pour 2019 : baisse du chiffre d'affaire de 3 à 4 %, marge opérationnelle de 5 % au lieu de 6, Free Cash Flow (flux de trésorerie disponible) négatif... Un « profit warning » qui a valu une baisse de 11,5 % de l'action Renault. 5 % de marge, ce n'est pas assez pour ces actionnaires qui spéculent sur les actions Renault et dictent leur loi aux entreprises. Il n'y a pas moyen de se passer d'eux !

Pelatachement

Renault est en pleine crise de gouvernance et Pelata se frotte les mains sur BFM. Certains salariés voient dans l'ex-bras droit de Ghosn, débarqué en 2011 lors de l'affaire des faux espions, l'homme providentiel. Mais Renault a-t-il besoin d'un nouveau prophète ? Pendant que les hautes sphères de Renault règlent leurs comptes, les salariés font tourner la boutique...

Fast-food

Fast, le programme de transformation de Renault annoncé en février par Bolloré, va-t-il partir avec lui ? Fast doit « *gagner en vitesse, briser les silos et simplifier les process* » grâce à la méthode Agile. Ça ne crève pas les yeux. Fast a été conçu avec un cabinet de conseil extérieur, Boston Consulting Group, payé des dizaines de millions d'euros par an. Un potentiel d'économies. Les meilleurs experts de leur travail, ce sont les salariés.

Nomade's land

L'Agile selon Renault pourrait bien se décliner en mode nomade. Sur certains plateaux projets qui passeront en mode Agile, les postes de travail ne seraient plus attribués. Premiers arrivés, premiers servis : de quoi entretenir l'esprit d'équipe.

Agile sous-le-vent

Avec le passage des projets en mode Agile, beaucoup de prestataires qui sont au cœur des projets (PPC, PFE, LI...) vont se retrouver sur les mêmes plateaux et dans les mêmes réunions que les salariés Renault. Gare au délit de marchandage ! Car un prestataire ne doit pas avoir de lien de subordination avec son « client ». Du coup, Renault a mandaté un cabinet d'avocat pour évaluer les risques juridiques et trouver la parade. La meilleure parade, c'est d'embaucher les prestataires qui le souhaitent.

Softage d'urgence

12000 nouvelles Zoé produites avec un mauvais soft doivent être reprogrammées. Le bon soft n'a pas été livré à l'heure à cause de délais de développement trop courts, mais Renault a décidé quand-même de produire les véhicules. Ça, c'est de l'Agile !

Boat-people@renault

Talent@renault est en train d'être remplacé par people@renault, une application qui gèrera toutes les fonctions administratives : annuaire, entretiens individuels, données personnelles, rémunération... En attendant, people@renault ressemble plutôt à une usine à gaz pleine de bugs. Encore une application développée avec la méthode Agile ?!

Clio et des bas

En septembre 2019, les ventes de Renault en Europe, boostés par la Clio 5, ont grimpé de 30,8 % par rapport à 2018, et celle de Dacia de 22,8 %. La part de marché du Diesel a même remonté ! Le marché automobile fait du yoyo. De quoi donner mal au cœur si on a le regard trop fixé sur lui.

De l'autre côté du détroit ça bosse fort

Suite au lancement de l'offensive turque contre les Kurdes en Syrie, Macron a annoncé la suspension des ventes d'armes françaises à la Turquie... mais pas des relations commerciales. L'usine Renault de Bursa, située de l'autre côté du Bosphore, tourne à plein régime avec 3 équipes 6 jours sur 7. Renault a même décidé d'y délocaliser totalement la Clio, posant la question de l'avenir de Flins où elle était encore produite et où la production ne cesse de baisser (400 000 véhicules assemblés en 2000, contre 196 000 en 2018). A Bursa, Renault compte sur la poigne d'Erdogan pour assurer ses profits. Et aucun gouvernement français pour s'en émouvoir.