



Compétitivité 2017-19 : 6^{ème} réunion

1. Les samedis obligatoires sortent par la porte mais reviennent par la fenêtre ? 2. Le directeur de l'ingénierie dépasse les bornes !

Ce mardi, alors que plusieurs centaines de salariés débrayaient à Flins, Cléon, la SOVAB, Le Mans, La Fonderie de Bretagne, Douai et Lardy, la 6^{ème} réunion sur la « Compétitivité » avait lieu. Face au mécontentement engendré par les annonces des samedis et débordements imposés et gratuits, elle a présenté un nouveau projet qui conduirait au paiement des heures supplémentaires dans les cas de débordements dans la semaine et remettrait les samedis « au volontariat » et non plus obligatoires. Plus obligatoires... sauf dans le cas d'une récupération de CTC, ce qui pourrait en imposer de nombreux dans une année !

Dans le même temps, cette réunion a abordé plus précisément la question de l'ingénierie et a été l'occasion d'une « prestation » hallucinante du directeur de l'ingénierie, G. Gascon. Pour expliquer les difficultés rencontrées aujourd'hui dans bien des domaines, celui-ci a désigné ceux qu'il estime être les coupables de la situation :

La sous-traitance à « efficacité médiocre »

Le management « qui ne sait pas dire non et qui manque de rigueur »

Des salariés « qui doivent augmenter leurs compétences » et « bloquent le système ».

Comme si ce n'était pas la recherche perpétuelle du profit, le choix sempiternel de solutions techniques à moindre coût et le départ de milliers de salariés, qui nous conduisaient aujourd'hui dans le mur. De son point de vue, il vaut mieux accabler aujourd'hui ceux qui s'échinent à faire fonctionner les choses sur le terrain plutôt que de remettre en cause les décisions de dirigeants de l'entreprise. Tout simplement intolérable !

Projet de modulation du temps de travail

Des samedis plus obligatoires sauf si...

Lors de la sixième réunion sur la « Compétitivité » qui s'est tenue mardi, la direction a présenté une évolution de son projet de modulation de notre temps de travail.

- Dans les périodes de forte activité, les « débordements » sur la journée en semaine seraient payés en heures supplémentaires (ils étaient non payés et récupérés en période basse dans le premier projet) et dureraient 1h15 (au lieu de... 1h30 initialement). Ils seraient obligatoires, avec un délai de prévenance de 15 jours, voire 2 jours (!) en cas de circonstances exceptionnelles.
- Les samedis ne seraient plus obligatoires mais au « volontariat » (contrairement au premier projet).
- Toutefois, la direction introduit un nouveau mécanisme qui peut rendre des samedis obligatoires : la récupération des CTC. Dans le cas d'une période de basse activité (renouvellement de machines, absence de livraison de pièces, baisse des ventes, résorption du stock de véhicules,...), la direction piocherait dans les compteurs CTC des salariés et leur imposerait des repos. Si par exemple cela se passe en début d'année, le CTC deviendrait alors négatif (jusqu'à -7). Dans ce cas-là, lorsque l'activité reprendrait, la direction pourrait imposer aux salariés des séances de travail le samedi pour « récupérer » ces CTC négatifs !



Si la majoration des heures supplémentaires serait en effet payée dans ces conditions, le jour lui-même ne le serait pas (contrairement aux samedis travaillés « volontairement » aujourd'hui qui cumulent le paiement de la journée supplémentaire et de la majoration en heures supplémentaires).

En imaginant une semaine imposée sans travail tous les 3 mois, on arrive à un chiffre potentiel de samedis proche de celui du premier projet. Cela semble moins applicable à l'ingénierie où l'activité sur les prochaines années paraît peu propice à de telles périodes de basse activité mais la situation dans certaines usines pourrait s'y prêter.

D'autant plus que ce compteur n'aurait maintenant plus une base annuelle mais une base triennale (merci la loi Travail et l'accord « expérimental » dans la métallurgie qui l'encourage), ce qui laisserait encore plus de marge à la direction.

Le mécontentement naissant a pris de l'ampleur à Flins mardi dernier avec plus de 650 grévistes sur les différentes équipes à l'appel d'une intersyndicale locale CGT-CFDT-FO-UNSA. Mais si la direction fait mine de reculer sur certains aspects de son projet, elle n'en garde pas moins en tête son objectif : « *mettre en place une organisation du temps de travail souple et réactive, référence dans l'industrie automobile, pour absorber les variations d'activité* ».

Nous étions 110 grévistes à Lardy ce mardi pour dire non à cette logique et pour réclamer des embauches massives afin de faire face à l'activité en hausse. Nous devons rester mobilisés et prêts à combattre les attaques de ce deuxième plan de compétitivité. La question de la « reconnaissance » doit être abordée lors de la prochaine réunion du mardi 29 novembre. C'est bien la question des salaires et de véritables AGS à même de rattraper les années de serrage de ceinture que nous devons mettre à l'ordre du jour !

Quelle Ingénierie 2017-2019 ?

G. Gascon, directeur de l'ingénierie, est intervenu lors de cette même réunion du nouveau plan de compétitivité pour présenter sa vision de l'ingénierie. Globalement, selon lui, si tout va mal depuis ces dernières années, ce n'est pas la conséquence des politiques de la direction ou des conséquences de l'accord de compétitivité qui a vu des centaines de personnes partir et n'être pas remplacées... non si tout va mal, c'est à cause :

- « *D'une sous-traitance à efficacité médiocre* »
- « *D'un management qui ne sait pas dire non et qui manque de rigueur* »
- « *Des salariés Renault qui doivent augmenter leurs compétences...* »

Et qu'est-ce qu'il annonce pour « mettre un frein au chaos vécu ces dernières années dans l'ingénierie » ?

Pour G. Gascon, Renault sous-traite 40% de ses activités d'ingénierie, contre 60% pour les autres constructeurs. Avec une augmentation de charge de l'ingénierie de 6% à 8% par an sur le périmètre de l'accord (+40% au niveau monde) et « ... *parce qu'on ne peut pas tout faire...* » il annonce que l'ingénierie :

- « *Va transférer de l'activité vers d'autres plateformes (RTX) et les rendre plus autonomes* »
- « *Va changer le type de sous-traitance actuelle et mieux travailler avec elle...* ».

La direction a précisé que pour Lardy, elle considère que le site est en surcharge, Un transfert de certaines activités vers les RTX est nécessaire. Ce site devrait « *se concentrer sur le pilotage des nouvelles technologies* ».



**Le chaos de l'ingénierie :
une sous-traitance « à
efficacité médiocre » ?**

3 000 à 4 000 Techniciens et Ingénieurs seraient en assistance technique dans l'ingénierie par le biais de sociétés de prestation. Selon M. Gascon, ces entreprises de prestation :

« louent des ingénieurs au lieu des services, achètent des individus sur le marché sans formation qui seront formés ensuite chez nous. La qualité et le respect des cahiers des charges ne fonctionnent pas. Une sous-traitance à efficacité très médiocre. Certaines sociétés de prestation sont sans scrupule »

Etre directeur de l'ingénierie et se plaindre de la prestation alors que c'est la direction qui impose ces choix de sous-traitance, c'est osé. Quant à la formation des salariés prestataires par des Renault, ce n'est pas faute d'avoir dénoncé cette situation.

Pour la CGT, sortir de cette situation passe par l'embauche massive des prestataires qui le souhaitent. Vous avez été 480 à signer à Lardy une pétition demandant des embauches.

Sauf que pour G. Gascon, les solutions sont tout autres. Il indique au contraire que la direction va désormais s'engager vers des contrats plus longs avec les prestataires, à visibilité à 4 ou 5 ans. Perspective qui doit selon lui, leur permettre d'investir en conséquence pour « assurer le livrable et former des jeunes... Améliorer la prestation et faire baisser de 15% le coût de la sous-traitance ».

**Le chaos de l'ingénierie :
la faute au management ?**

Ne cherchez plus ce qui ne fonctionne pas bien dans l'ingénierie : G. Gascon a trouvé les responsables ! Le non-respect des délais, les problèmes de conception et qualité

résultent « du manque de rigueur du management de l'ingénierie qui ne sait pas dire non ». Une situation qui dégrade « la qualité de vie au travail et de fait, la productivité et la qualité du travail ».

Ainsi, pour le directeur de l'ingénierie, le management aurait dû « faire preuve de rigueur », en faisant respecter les plannings de conception et développement : « Travailler mieux en amont pour travailler moins en aval... Un problème de management qui a un impact énorme sur la qualité et la qualité de vie au travail ».

Ses propositions pour l'avenir... Désormais « nous devons être hyper rigoureux et zéro tolérance ». Le directeur a alors ajouté une phrase qui ira droit au cœur de tous ceux qui ont trimé hier et qui triment aujourd'hui sur les projets :

« Il n'y a pas mieux que le standard de développement de nos véhicules (V3P), dès lors où il est appliqué à la lettre ».

Et pour être sûr de bien se faire comprendre, le directeur de l'ingénierie explique que « si demain, un ingénieur passe une étape de réalisation d'outillage sans réunir les conditions, je le vire, je le change de poste... ».

Toutes les personnes qui s'investissent jours après jour, pour faire leur travail avec conscience, pour respecter les délais alors qu'on manque de moyens et qu'on croule sous la charge de travail apprécieront l'analyse et la reconnaissance de G. Gascon !

**Le chaos de l'ingénierie :
la faute à l'incompétence
des techniciens et
ingénieurs Renault ?**

Et puis après les managers, la faute aux « opérationnels »... Selon G. Gascon, si la direction a des obligations légales pour former les salariés, ces derniers auraient aussi la responsabilité de se former eux-mêmes. Toujours selon le directeur de l'ingénierie, un certain nombre de :

« techniciens et ingénieurs se sont ringardisés et lorsqu'ils n'ont plus les compétences, ils se sentent menacés et bloquent le système... ».

Il faudra donc selon lui, « faire une sorte de contrat entre eux et le management et qu'ils acceptent de progresser en se formant... » !

Merci la reconnaissance, alors que tous les jours on est obligé de se former sur le tas, avec nos propres moyens à de nouveaux outils, de nouvelles procédures, de nouveaux moyens d'essais ou de mise au point.

Quels moyens pour l'ingénierie de demain ?

Le sujet du nécessaire renforcement des investissements et des compétences a été abordé très rapidement et semble relégué à plus tard. La seule information étant que le budget

R&D sera équivalent aux années passées. De quoi s'inquiéter quand on voit tous les enjeux qui attendent l'ingénierie que ce soit sur la dépollution, les véhicules électriques et hybrides ou encore les véhicules autonomes... Pourtant de l'argent il y en a, les résultats de l'entreprise le montrent clairement.

Commentaires CGT sur l'ingénierie

L'analyse de G. Gascon dénote un profond mépris pour l'ensemble des salariés de l'ingénierie, ainsi qu'une parfaite méconnaissance de la situation que l'on vit toutes et tous au quotidien. En tout cas, un tel décalage entre notre réalité et celle du directeur de l'ingénierie a de quoi fortement nous inquiéter dans une période où l'ingénierie Renault doit faire face à des enjeux aussi importants que la dépollution avec les nouvelles normes EU6D. On ne semble vraiment pas être sur la même planète !

Sur certains sujets, la direction ne peut pas totalement évacuer les nombreuses difficultés auxquelles nous sommes confrontés. Par contre, elle s'exonère totalement de ses responsabilités (pertes d'emplois et de savoir-faire, désorganisation,...). Elle ne fait que renvoyer la responsabilité toujours aux seuls salariés, qu'ils soient Renault ou prestataires.

Cela semble véritablement inquiétant car on ne sent absolument aucune remise en cause des choix qu'elle a fait ces dernières années et qui nous ont conduit à ce constat d'échec. Rien donc qui soit de nature à s'attaquer aux causes profondes des problèmes que rencontre l'ingénierie Renault, ni de pouvoir ou de vouloir solutionner les problèmes rencontrés par les salariés.

G. Gascon n'a rassuré en rien sur l'avenir de l'ingénierie. Au contraire, il persiste et signe sur les « recettes » de ces dernières années avec toujours moins de Renault pour toujours plus de sous-traitance et toujours pas de moyens supplémentaires accordés à l'ingénierie.

Pour la CGT, face aux enjeux actuels et au « mur de charge » qui s'annonce, ce qu'il faut, ce sont des moyens et des supports d'essais. Mais aussi et surtout un véritable plan d'embauche dans l'ingénierie, en premier lieu des apprentis en fin de formation et de tous les prestataires qui le souhaitent.



G. Gascon a tellement bien illustré le dessin que nous avons publié la semaine dernière que nous ne résistons pas au besoin de le remettre dans ce tract !