

Incertitudes sur les motorisations futures

La direction doit des éclaircissements aux salariés de Lardy

La situation qui entoure les questions de motorisation est actuellement très contradictoire. Charge de travail qui a explosé après les scandales autour de la dépollution et la sévèrisation des normes ; mais politique de la direction de « *coûts contenus* ». Défis techniques jamais vus à la Mécanique (introduction de la SCR en Diesel et du filtre à particules en essence) ; mais communication de la direction générale exclusivement orientée vers le véhicule « *électrique, autonome, connecté* ». Projets Diesel particulièrement tendus dans les mois à venir ; mais prévision de chute des ventes Diesel et annonce du gel de projets. Basculement annoncé vers les moteurs Essence et hybrides ; mais constat d'un manque criant de moyens sur ces sujets et craintes sur les synergies Renault-Nissan-Mitsubishi. Les élus CGT ont interpellé la direction en réunion de CE hier. Les réponses ont été remises à plus tard, après des décisions qui devraient être prises en décembre. Même si nous sommes nombreux à avoir « la tête sous l'eau » avec la pression des projets, il est primordial de nous saisir de ces questions et de demander dès maintenant des comptes à la direction.

Alors que la charge de travail a rarement été aussi élevée sur le site de Lardy avec la succession des normes de dépollution (EU6c WLTP, EU6d-temp, EU6d-full puis EU7), la baisse des ventes de Diesel et les objectifs d'électrification des véhicules Renault posent des questions quant à la charge de travail dans les années à venir sur le site de Lardy. La CGT a interpellé la direction sur 3 aspects : les conséquences pour les équipes du basculement Diesel/Essence, la question des investissements à Lardy et le constat du manque de moyens pour les projets pourtant considérés comme « vitaux » pour l'ingénierie Renault.

Conséquences du basculement des ventes Diesel en Essence

Ce qui a été annoncé par la direction :

- développement d'une seule base moteur Diesel à l'horizon de la norme EU7 (2023) au lieu de 3 actuellement (Plan Renault 2017-22)
- gel de plusieurs projets Diesel dès la norme EU6d-full (2019)

Cela pose des questions sur les développements moteur :

1. Sur quoi les équipes dédiées à ces projets vont travailler dans les mois à venir, notamment les équipes DEA-MM (Combustion, Remplissage) et DEA-TM (bancs monocylindre) ?
2. Quelles seront les conséquences à moyen terme sur les autres salariés de Lardy, notamment les salariés de la MAP et des Essais qui sont pour l'instant en plein « mur de charge » des normes EU6d-temp et EU6d-full ?

L'ensemble des Diesel de Renault et de Nissan en Europe ainsi qu'une partie des faibles cylindrées de Daimler sont des moteurs Renault. Nos remarques sur la prépondérance de Nissan sur les développements Essence indisposent certains directeurs mais elles se basent sur des faits : bien des innovations en Essence sont tirées par Nissan, le projet A-EMS (plate-forme logicielle commune Renault-Nissan) prend pour base le software Nissan en Essence et le software Renault en Diesel, le moteur thermique envisagé pour l'hybride Locobox est pour l'instant un moteur Nissan. La direction doit rééquilibrer la situation en Essence dans l'Alliance, en particulier si la charge Diesel baisse à terme.

L'objectif de la direction d'avoir 3/4 des GMP communs dans l'Alliance fin 2022 (contre 1/3 aujourd'hui) et les déclarations de C. Ghosn à autonews.com (voir ci-contre) n'ont rien de rassurant.

Interview de Carlos Ghosn (novembre 2017)

Autonews : *Vous auriez souhaité des progrès plus rapides de développement de la collaboration entre Renault et Nissan sur les technologies et les plateformes. En tant que Président de l'Alliance, comment allez-vous accélérer ce processus ?*

Carlos Ghosn : *Il est toujours compliqué de rapprocher deux systèmes d'ingénierie différents afin qu'ils travaillent ensemble. Et pas simplement dans le monde de l'industrie automobile. Ce qui aide à faire converger nos fonctions d'ingénierie aujourd'hui c'est la pression sur les ressources. Nous sommes dans une période où la demande en ressources est énorme. Il y a tant de ruptures technologiques qui arrivent. L'intelligence artificielle, l'ensemble des composants de la conduite autonome, la connectivité... Nous allons être confrontés à de nombreux changements. Sans oublier nos productions actuelles. Cela ne doit pas nous faire oublier nos affaires courantes, ainsi que les changements réglementaires, sur les émissions, qui impliquent de développer et d'adapter nos moteurs diesel et essence, nos transmissions, nos voitures électriques et nos motorisations. Les ingénieurs de chacune des entreprises ont une charge de travail colossale. Cette énorme charge de travail nous aide à partager et à répartir les actions à réaliser. Nous pouvons dire : « faisons cela ensemble ; évitons les doublons ». Il y a de moins en moins de résistance à ce qui n'est pas « inventé maison ». C'est aussi une question de coût. Compte-tenu de l'arrivée massive des nouvelles technologies, les coûts de R&D vont augmenter. Il devient essentiel de converger et de partager les plateformes véhicules. Et nous devons discuter sérieusement des tâches qui devront être effectuées hors de l'entreprise.*

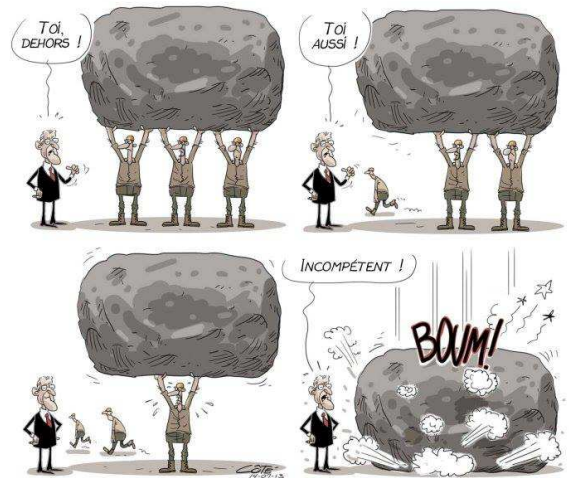


Investissements de moyens d'essais à Lardy

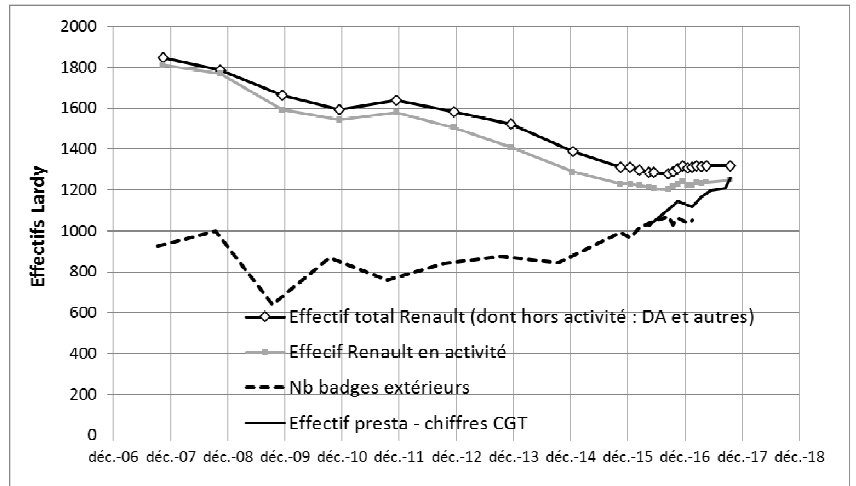
Rien de cela n'est encourageant pour Lardy. L'externalisation des essais, le développement des RTx, est-ce cela la réponse à toutes les questions ? Et que dire des moyens d'essais bloqués fin novembre parce que le budget de l'année de la maintenance est atteint ?

Manque de moyens pour les projets « vitaux » pour l'avenir

Nous constatons sur le terrain le manque de moyens (matériels et humains) sur les projets pourtant désignés comme importants pour l'avenir de l'ingénierie Renault (HR10 et Locobox par exemple). L'inefficacité des processus grandit avec la généralisation des relations clients/fournisseurs plutôt que la coopération. Ce phénomène est accru par la mise en sous-traitance de plusieurs secteurs (tels que l'atelier L41 ou les bancs à rouleaux). La flexibilité que la direction s'octroie sur « la gestion des ressources » (possibilité de baisser les effectifs en sous-traitant les conséquences aux entreprises prestataires), c'est nous tous qui la payons au quotidien avec de moins en moins de souplesse dans les processus de travail. Les derniers chiffres des effectifs de Lardy sont d'ailleurs marquants puisque le taux de sous-traitance sur le site est maintenant de 50% ! (voir ci-dessous - pour rappel, depuis le début de l'année le nombre de badges prestataires fourni par la direction n'est plus représentatif de la situation réelle et nous utilisons un autre indicateur).



Or, d'après Ph. Brunet lui-même (directeur de la Mécanique), l'ingénierie mécanique Renault « joue son avenir » sur le développement des moteurs HR10 et HR13 (ce dernier étant en Turn-Key chez Continental). Même chose sur le développement de l'hybride Locobox. Et pourtant... le sentiment sur le terrain c'est que les pertes de compétences, les départs massifs des années passées, le manque de moyens rendent la situation bien difficile. Tout comme les choix de sous-traiter des études entières d'innovation.



Le pilotage par le coût, les suppressions massives d'emplois depuis 2008 ont déjà eu des conséquences graves sur les développements EU6b avec des répercussions dont l'ampleur est encore inconnue (notamment au sujet de la dépollution). Si la direction a dû se résoudre à rouvrir les embauches, nous pensons qu'elle l'a fait trop tard et de manière trop limitée, car elle n'a pas voulu changer sa logique de pilotage par le coût et d'accroissement de la sous-traitance.

Pour arrêter de subir les conséquences de ces choix, nous devons en tant que salariés nous saisir de ces questions. Notre avenir en dépend et nous devons nous en préoccuper dès maintenant.

N'oubliez pas de signer la pétition : RTT et 5^{ème} semaine : pour d'autres choix que ceux de la direction

Le choix du jour collectif de RTT du 31 octobre 2018 ne permet aucun pont et n'a d'autre logique que de pousser les salariés à poser des jours individuels de RTT. De même, la direction impose la prise de la 5^{ème} semaine en fin d'année pour tous les salariés Renault alors que le site a de plus en plus d'activités dans cette période et que cela contraint certains salariés dans leur vie personnelle. Nous demandons que le jour de RTT du 31 octobre 2018 soit déplacé sur le « pont » de l'Ascension et que la pose de la 5^{ème} semaine de congés redevienne à la disposition des salariés.

Nom	Prénom	Signature

A remettre à un élu CGT ou à envoyer à cgt.lardy@renault.com ou par fax au 01.76.89.04.05