

La direction doit assurer l'avenir de tous les emplois sur le site

Alors que la direction a indiqué qu'elle annoncerait la décision concernant la fermeture des bancs monocylindre en septembre, plus de 40 salariés se sont réunis la semaine dernière, à l'appel de SUD et de la CGT, pour échanger sur cette situation et plus généralement au sujet des inquiétudes soulevées par le manque d'investissements et de maintenance sur de nombreux moyens d'essais à Lardy.

Les groupes automobiles, pourtant riches à milliards (14,8 milliards de trésorerie pour Renault), menacent de « restructurations » au prétexte d'une baisse des ventes mondiales et de la nécessité d'investissements importants pour passer à l'électrique. Mais pourquoi ce serait aux salariés de payer ce contexte alors qu'ils se sont déjà serrés la ceinture quand les ventes et la marge opérationnelle ne cessaient de grimper ?

Le problème, ce n'est pas le contexte, ce sont les exigences perpétuelles des actionnaires : le maintien quoi qu'il arrive d'une marge opérationnelle à 6% et de dividendes à plus d'1 milliard d'euros (pour rester sur l'exemple de Renault). Pour ne pas en faire les frais, les salariés vont devoir se réunir, s'organiser et se mobiliser, comme cela a déjà été le cas à Cléon et à Lardy la semaine dernière.

Bancs monocylindre : une fermeture programmée par le manque de maintenance ?

Pour justifier l'éventuelle fermeture des 6 bancs monocylindre du CTL (4 Diesel et 2 Essence), la direction a indiqué que la charge de travail Diesel allait chuter drastiquement et qu'il n'était pas rentable pour elle de n'assurer la maintenance que d'un ou deux bancs Essence.

Dans le cadre de la transition technologique à l'électrique et à l'hybride, c'est bien la question des investissements et de la maintenance de l'ensemble des bancs moteurs, véhicules et boîtes de vitesses qui se pose. **Quelle est la stratégie de la direction à court, moyen et long terme sur ces bancs ? La direction va-t-elle assurer les investissements nécessaires sur le site de Lardy ou l'externalisation est-elle la solution privilégiée, étant donnée l'hypothèse d'une fin proche des motorisations 100% thermique ?**

Lors de la réunion organisée par SUD et la CGT la semaine dernière, des salariés des bancs d'essais ont remonté de nombreuses inquiétudes : le constat d'un manque d'investissements qui entraîne des problèmes de fiabilité sur de nombreux moyens d'essais.

Les élus CGT ont interpellé la direction lors du CSE qui a eu lieu jeudi dernier au sujet des pannes à répétition qui ont touché le seul banc à rouleaux climatique de Lardy (banc 26 au L26). La seule réponse de la direction a été de se féliciter d'avoir dépensé 150 000 euros sur ce moyen d'essais depuis 2014. Mais quand on sait qu'une heure d'essai sur ce banc coûte aux alentours de 500 euros, on comprend que ces 150 000 euros ne correspondent qu'à 300 heures de ce banc, soit probablement bien moins que les heures d'arrêt provoquées en 6 ans par le manque d'investissements et de maintenance.

Lors du CSE de septembre, ce sont des réponses précises et chiffrées en termes d'investissements et d'emplois que les salariés attendront de la part de la directrice de la DEA-T, S. Calvo.

Des salariés de la fonderie de Cléon, inquiets pour leur avenir, débrayent jeudi dernier

60 salariés de la fonderie de Cléon ont débrayé jeudi dernier pour exprimer leurs inquiétudes quant à l'activité de leur site.

L'usine de Cléon, dont l'activité principale reste la production de moteurs Diesel s'est vu refuser l'attribution des nouveaux moteurs Essence au prétexte d'un manque de compétitivité !

L'activité a donc fortement baissé puisque la production des moteurs électriques ne compense pas la baisse du Diesel. La direction a supprimé les contrats d'intérim à la fonderie et commence à les diminuer dans l'usine.

A l'approche de la négociation d'un nouvel accord de compétitivité, les craintes sont grandes de voir poindre de nouvelles attaques.

Les salariés de la fonderie ont interpellé leur directeur pendant le CSE pour montrer qu'ils n'allaient pas se laisser faire. D'autres usines sont aujourd'hui dans le flou avec des attributions de véhicules incertaines (Flins et Douai par exemple).

Face à ces menaces d'ensemble, il faudra une réaction d'ensemble des salariés des différents sites.

La CGT-Lardy a ouvert sa page Facebook

Infos, droits, points de vue, tracts :

Renault, prestas, abonnez-vous

<https://www.facebook.com/CGT.RENAULT.LARDY91/>



Scan me



Baisse des ventes, transition technologique : tout est bon pour justifier les « restructurations »...

L'étude du cabinet de conseil AlixPartners alertant d'une future crise automobile qui commencerait... cette année a permis aux commentateurs économiques de justifier les éventuelles « restructurations » (autre nom pour licenciements, suppressions d'emplois et fermetures d'usines). D'autant plus que, d'après leurs dires, les constructeurs doivent investir massivement pour passer à l'électrique.

Dans le discours dominant, c'est donc simple : moins de ventes, plus d'investissements, les salariés doivent payer. Personne ne se dit qu'il faudrait peut-être revoir à la baisse les exigences des actionnaires dans ce contexte (marge opérationnelle et dividendes). Personne ne se dit que les bénéfices annoncés les années précédentes avaient été obtenus au prix de la précarité généralisée, du blocage des salaires, de la hausse des cadences et de la charge de travail.

Si les sombres prédictions du cabinet en question (par ailleurs spécialisé en... redressement des entreprises en difficulté) se réalisent, il est sûr que les dirigeants d'entreprises vont d'abord tenter de préserver leurs intérêts et ceux des actionnaires.

Ce sera alors à nous, salariés, de nous mobiliser pour faire prévaloir nos intérêts : nos emplois (qu'il s'agisse de celui des Renault comme de celui des prestataires ou des intérimaires), nos salaires, nos conditions et notre temps de travail.

A Cléon, les salariés de la fonderie ont commencé à le faire. A Lardy, les salariés réunis lors de la réunion concernant les bancs monocylindre ont validé une motion qu'il faudra massivement signer à la rentrée, voir ci-dessous :

Motion Avenir LARDY 2019

Les hypothèses de fermeture des bancs monocylindre à Lardy et le constat du manque de moyens humains et matériels (investissements, maintenance, etc.) avivent les inquiétudes sur l'avenir du CTL.

Nous, salariés de Lardy (Renault et salariés prestataires) :

- *interpelons la direction sur ces questions et demandons des réponses rapides sur l'avenir des moyens d'essais de Lardy*
- *demandons des investissements dans de nouveaux moyens d'essais, des moyens pour la maintenance des bancs d'essais actuels et des embauches pour arrêter la précarité à tout-va et travailler dans de bonnes conditions.*
- *exigeons un réel plan de formation dans le cadre de la transition vers l'électrique*

Bâtiments de Lardy et canicule : Là aussi, une conséquence du manque d'investissements et de maintenance

L'épisode caniculaire de la semaine dernière a mis en lumière des éléments que nous dénonçons depuis des années :

- Plusieurs bâtiments anciens qui sont de véritables « passoires thermiques »
- L'absence de maintenance préventive des systèmes de climatisation (comme au L16 1^{er} étage par exemple où le réseau d'eau glacée n'a été nettoyé que lorsque les problèmes ont été remontés la semaine dernière)
- La vétusté de certains systèmes et le manque de connaissances des équipes de maintenance du fait du turn-over important (notamment concernant le fonctionnement des automates, par exemple l'arrêt automatique de la climatisation à 17h au L26 1^{er} étage)
- Les délais de réparation des systèmes de climatisation (L11 en panne depuis mai, BRAP en panne également)
- Le manque d'investissements dans des systèmes plus récents ou dans l'isolation des bâtiments : le programme prévu par la direction ne concerne pas assez de bâtiments et dans un temps trop long.

La direction de FEV surchauffe pendant la canicule...

La direction de FEV a fait circuler un mail indiquant que le port du bermuda « n'était pas souhaité » sur site client pour « raison d'image ».

Une position très étonnante puisque le seul client des salariés de FEV sur site, c'est Renault et que la direction locale de Renault a indiqué depuis plusieurs mois que le port du bermuda n'était pas interdit sur site (sauf si port du pantalon en tant qu'EPI).

Le directeur d'Etablissement, interrogé par la CGT sur le sujet en CSE, a confirmé qu'il ne faisait pas de différences entre salariés Renault et salariés prestataires.

Il serait donc grand temps que la direction de FEV revoie ses consignes vraiment inappropriées.

La direction locale et les directions Métier ont, dans la plupart des cas, tenté de mettre des rustines la semaine dernière (100 climatisations mobiles, bouteilles d'eau mises à disposition). Mais la répétition de ce genre d'épisodes caniculaires ainsi que les conditions de température atteintes dans certains bâtiments nécessitent des moyens bien plus importants.

Ce qu'il faudrait, c'est une cartographie complète de la situation et un plan d'investissements immédiat pour améliorer les conditions thermiques dans le plus grand nombre de bâtiments.