

Transition vers l'électrique



05/09/19

Les paroles ne suffisent pas ! La direction doit assurer l'avenir du site de Lardy en investissant

La transition de l'industrie automobile vers l'électrique est un sujet largement discuté. En tant que salariés de Lardy, nous sommes parmi les premiers concernés. Mais, si Renault communique largement à l'extérieur sur l'électrification de sa gamme, la direction donne extrêmement peu d'éléments sur les conséquences que cela aura pour un site comme Lardy, travaillant en majorité aujourd'hui sur le développement des moteurs thermiques.

Dans ce contexte, l'hypothèse de la fermeture de l'ensemble des bancs « monocylindre » de Lardy, outil essentiel de la conception des moteurs thermiques de Renault, soulève des craintes importantes chez les salariés. D'autant plus que le constat est fait dans de nombreux secteurs que le manque d'investissement et de maintenance des moyens d'essais met en péril l'activité des années futures. Face au flou entretenu par la direction, les élus CGT ont réalisé ces dernières semaines une cartographie des bancs « moteur » de l'ensemble du site afin de dresser un état des lieux de la situation.

Alors que les exigences de rentabilité imposées par les actionnaires restent à un niveau inacceptable, il faut que les salariés interviennent dans le débat, en s'informant, en s'organisant, en se mobilisant. L'avenir de nos emplois, que nous soyons Renault ou prestataires, en dépend.

C'est pour cela que les salariés réunis à l'initiative de la CGT et de SUD avant les congés d'été ont rédigé une motion concernant l'avenir du site de Lardy. Signons-la massivement !

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.) vivent les inquiétudes sur l'avenir du CTL.

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

- interpellons 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

Motion Avenir de Lardy 2019

Signons-la et faisons-la signer massivement, elle sera remise à Mme Calvo, directrice de la DEA-T, lors de sa venue au CSE du 26/09

Nom	Prénom	Service ou Entreprise presta	Signature

A signer et à remettre à la descente de la cantine ou à renvoyer à cgt.lardy@renault.com

Chute du Diesel, avenir des moteurs thermiques : quelles conséquences pour Lardy ?

La chute des ventes de moteurs Diesel est connue depuis maintenant plus de trois ans. Jusqu'à présent, les directeurs avaient été rassurants sur l'impact que cela aurait sur l'activité à Lardy.

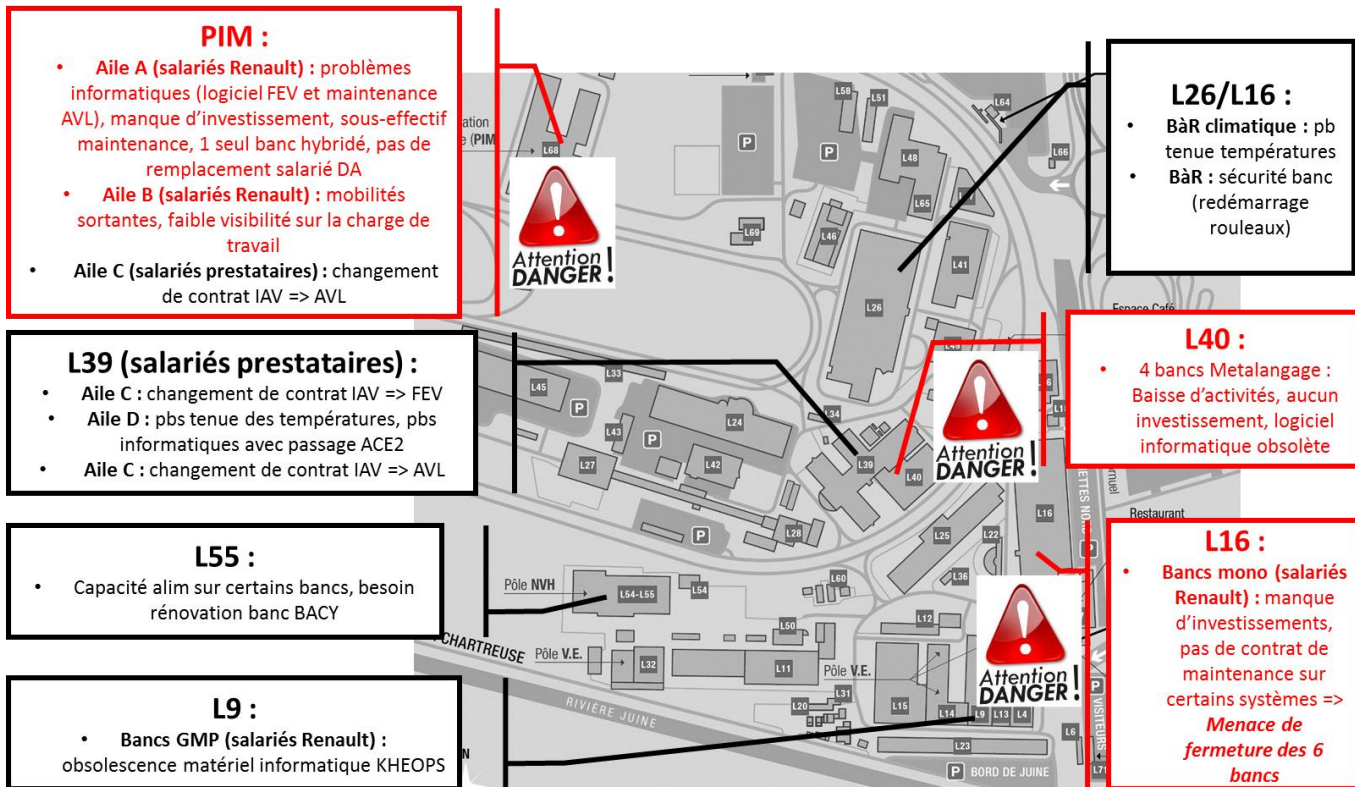
La charge de travail était même à un niveau historiquement élevé avec la sévèrisation des normes de pollution. La direction Renault indiquait que la baisse des développements Diesel serait compensée par une hausse des développements Essence et hybrides. Ainsi, concernant les bancs monocylindre, le directeur de la DEA-T (à l'époque M. Mikiche) assurait en janvier 2018 que la transformation d'un banc Diesel en banc Essence était tout à fait envisageable et coûtait environ 200 000 €.

Mais, depuis maintenant quelques mois, ces messages rassurants ont laissé place à un discours beaucoup plus flou. Et surtout à des actes qui ont de quoi inquiéter les salariés. En premier lieu, il y a eu l'annonce de la mise en sursis de l'ensemble des bancs « monocylindre » de Lardy (4 Diesel et 2 Essence) au mois de juin. Une décision finale sera annoncée fin septembre mais les mauvais signes se multiplient (externalisation

de campagnes d'essais à l'IFPEN, mobilités de salariés, solutions provisoires pour le refroidissement des bancs, etc.).

Ce qui inquiète plus généralement, c'est le constat d'un **manque d'investissements sur certains bancs et de budgets de maintenance insuffisants dans quasiment tous les secteurs**. Le sentiment de nombreux salariés, c'est que la direction met en concurrence les moyens d'essais de Lardy avec des moyens d'essais à l'extérieur mais sans investir suffisamment en interne ni assurer une maintenance suffisante. Cela conduit à démontrer que les moyens extérieurs tournent plus et mieux. Et cela permet de justifier une externalisation grandissante. « *Quand on veut tuer son chien, on dit qu'il a la rage...* »

Les élus CGT ont dressé **une cartographie des moyens d'essais « moteur » de Lardy** ainsi que les inquiétudes concernant leur avenir :



Au-delà de la situation des bancs « monocylindre », les **ailes Renault du PIM** (autrefois baptisé « fleuron des essais » par la direction) sont dans **une situation préoccupante**. Comme les bancs du L40, dont l'arrêt est annoncé depuis quelques temps déjà.

La direction doit assurer l'avenir des bancs en investissant et en embauchant du personnel stable !

Dans le contexte de la transition des motorisations thermiques vers l'électrique, nous avons des craintes importantes que le calcul de la direction soit d'investir encore moins dans les moyens d'essais internes actuels car leur utilisation est incertaine dans le futur. Comme la charge de travail sur les moteurs électriques à Lardy ne décolle pour l'instant pas, c'est l'avenir de l'activité sur le site que la direction doit clarifier au plus vite.

Le groupe Renault est riche à milliards (14,8 milliards € de trésorerie), il verse directement plus d'1 milliard € chaque année à ses actionnaires sous forme de dividendes, les bénéfices cumulés atteignent 17 milliards € depuis 2014 : de l'argent, il y en a.

Les questions environnementales n'ont jamais été posées avec autant d'acuité et la contribution du transport est non négligeable dans ce domaine. Les défis technologiques et environnementaux sont énormes, les solutions techniques sont multiples (hybride, électrique, hydrogène, gaz, etc.) : toutes les conditions sont réunies pour investir massivement à Lardy, embaucher le personnel nécessaire (et pas sur des contrats précaires).

La direction doit investir sur le site et assurer l'emploi de tous les salariés de Lardy, qu'ils soient salariés Renault (1200 personnes en activité) ou prestataires (environ 1300 salariés) ! Il en va de l'avenir de nos emplois comme de celui de l'environnement.

Des investissements massifs à Lardy, des embauches sur des contrats stables et le maintien de tous les emplois du site (2500 salariés actuellement), voici des exigences légitimes que nous devons être nombreux à porter.

