

Nos craintes sont confirmées, C'est l'avenir des emplois sur le site qui est en jeu !

La CGT Lardy : syndicat de site pour tous les salariés du CTL
RENAULT – PRESTATAIRES – INTERIMAIRES – APR – ETAM – CADRES.

Contact : cgt.lardy@renault.com
Facebook : [CGT.RENAULT.LARDY91](https://www.facebook.com/CGT.RENAULT.LARDY91)

Lors de sa venue à Lardy lors du CSE de Septembre, la directrice de la DEA-T, S. Calvo, a confirmé la fermeture progressive des bancs « monocylindre » de janvier à juillet 2020. Mais elle a également annoncé un budget DEA-TM en baisse de 13% l'an prochain, des investissements 2019 réduits de 25% à Lardy par rapport au budget prévisionnel et la fin des investissements sur les bancs de l'aile L39D sous prétexte de bancs vieillissants.

Autant d'éléments qui nous paraissent inquiétants pour l'avenir des emplois sur le site de Lardy. Et pourtant, la réduction des émissions polluantes des véhicules et le développement de nouvelles technologies (électrique, hybride, hydrogène,...) nécessiteraient d'investir massivement, d'un point de vue matériel comme humain, dans un site comme Lardy. Mais il faudrait pour cela remettre en cause la logique du profit à court terme qui nous conduit droit dans le mur, au niveau social comme au niveau environnemental. Cela devient urgent !

Quels développements à Lardy dans les années à venir ?

Avant la venue de la directrice de la DEA-T (Direction des Essais), ce sont les éléments fournis par les directeurs de la DEA-MI (MAP) et de la DEA-MW (Software) qui ont donné une vision partielle de l'activité du site dans les 4 années à venir.

Ces directeurs ont indiqué qu'après le pic de charge actuel lié aux développements de moteurs répondant à une succession rapide de normes (EU6c, d-temp et d-full), **la charge de travail de la MAP allait décroître jusqu'en 2023 au moins**. Les moteurs Diesel seront quasiment uniquement dédiés aux VU et seule une base moteur Essence est prévue, déclinée au travers de différentes versions pour couvrir une bonne partie de la gamme véhicules. Les versions hybrides développées chez Renault seront concurrencées sur certains segments par les versions Nissan et Mitsubishi. Quant aux projets 100% électriques, ils n'apporteront pas une charge de travail significative sur le site de Lardy, même dans les 5 années à venir.

Un impact direct sur les bancs « monocylindre »...

Les conséquences de ces choix n'ont pas mis à longtemp à se faire sentir. La directrice de la DEA-T, S. Calvo, venue sur le site la semaine dernière, **a confirmé la fermeture progressive des bancs monocylindre (définitive en juillet 2020)**. Ces 6 bancs moteur (4 Diesel et 2 Essence) servent à développer les systèmes de combustion et la direction considère qu'il n'est pas rentable de maintenir et d'investir dans les 2 seuls bancs moteur qui seraient nécessaires à partir de 2020. Cette activité serait externalisée à l'IFPEN.

... et bientôt sur les bancs « multi » ?

Dans le cycle de développement complet d'un moteur (3 à 5 ans en comptant les phases d'innovation), les bancs « monocylindre » arrivent en premier. Il est donc primordial de savoir ce que la direction compte faire des moyens d'essais qui servent à la suite de

Investissements en baisse à Lardy en 2019 : 12 millions € au lieu des 16 à 19 millions promis !

Mme Calvo a voulu nous rassurer en indiquant que Lardy bénéficierait sur la période 2020-2022 de 15 millions € annuels d'investissements (un budget qui serait stable par rapport aux années 2015-2019).

Mais l'année précédente, le directeur de la DEA-TM, J. Visconti avait annoncé que ces mêmes investissements devaient augmenter à 16-19 millions € / an sur la période 2018-2020. Et il n'y a eu que 12 millions investis en 2019...

Et on devrait être rassuré d'annonces d'investissements aussi faibles à Lardy, alors que Renault a annoncé 1 milliard d'investissements en France dans l'électrique ? Quand on n'est même pas sûr que ce budget sera réellement engagé à Lardy, comme cette année où il manque 25% en fin de compte ?

Pour rappel, **15 millions € pour Lardy, cela représente 1.4% du 1,1 milliard € versé chaque année aux actionnaires par le biais des dividendes.**

Ca, c'est de l'investissement dans l'avenir ! Et puis, ça va aider à régler les problèmes de pollution automobile, c'est une évidence !



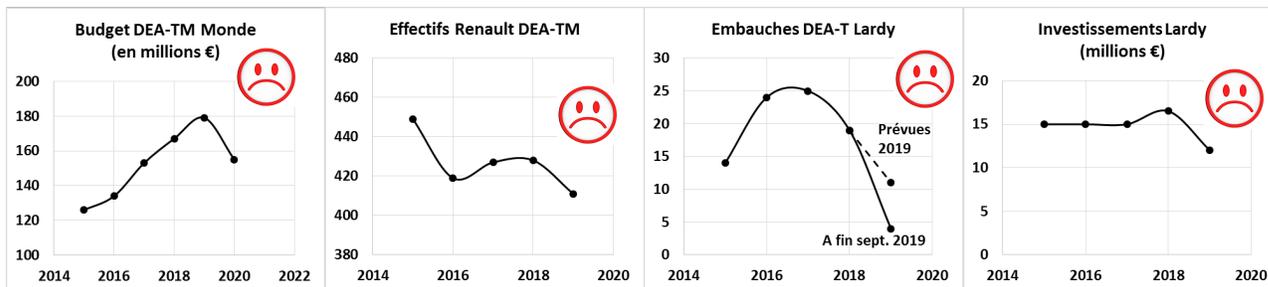
ces développements : les bancs moteur « multicylindre » (MAP-Energétique, MAP-Méca) mais aussi les bancs à rouleaux.

C'est pourquoi les élus CGT au CSE ont interpellé Mme Calvo sur l'ensemble des bancs moteur de Lardy. Les premières réponses qu'elle a données sont inquiétantes : selon la directrice, seul l'avenir du PIM est assuré pour plusieurs années. **Pour les bancs du L39-L40, les signaux passent au rouge : pas d'investissements, pas de renouvellement, pas de rénovation des bancs** (voir encart).

Investissements, budget, embauches : tout baisse... Sauf les dividendes des actionnaires !

Que ce soit au niveau du budget de fonctionnement de la DEA-TM 2020 (en baisse de 13%), des effectifs Renault et des embauches (seules 4 effectives depuis le début de l'année à Lardy pour toute la DEA-T) ou des investissements à Lardy, la tendance n'est pas la bonne, graphiques ci-dessous.

Pour la justifier, la directrice a joué la petite musique que l'on entend depuis plusieurs mois maintenant : « l'année 2019 sera moins bonne que prévue », « le contexte automobile mondial est mauvais », etc. Car c'est le deuxième argument utilisé par la direction pour justifier le nouveau serrage de ceinture qui se profile : le retournement du marché automobile mondial. Comme si les 10 années de hausse continue du marché depuis la crise de 2008 s'étaient traduites par une amélioration de nos salaires, des moyens qui nous sont alloués ou par une amélioration de nos conditions de travail ! **Bien au contraire, nous nous serrons la ceinture quand les ventes baissent mais aussi quand il y a des milliards de bénéfices...**



Face à cette situation, des salariés réagissent !

Face à cette situation, les inquiétudes sont nombreuses sur le site. La motion « Avenir de Lardy », réclamant des investissements massifs sur les moyens d'essais, des embauches et des formations dans le cadre de la transition vers l'électrique, a recueilli plus de 400 signatures en quelques semaines. Plus de 110 salariés d'entreprises sous-traitantes ont signé.

Cela a été l'occasion pour les élus CGT d'avoir des dizaines de discussions dans de nombreux secteurs au sujet des moyens, des conditions de travail mais aussi des technologies automobiles et des problèmes environnementaux.

C'est ce qu'a exprimé la quarantaine de salariés du site qui a interpellé Mme Calvo à la sortie du CSE à l'occasion de la remise de la motion. La directrice n'a pas voulu répondre aux questions concrètes sur l'avenir des ailes Renault du PIM ou des bancs des bâtiments L39-40 mais elle a proposé de revenir « dans 2 à 3 semaines » pour le faire.

Il nous paraît important que la mobilisation se poursuive et s'étende pour défendre des investissements massifs sur le site, tant humains que matériels. Il faudra donc utiliser ce nouveau rendez-vous pour exprimer fortement ces revendications, nous tiendrons les salariés au courant des prochaines actions.

De l'argent, Renault en a ; de la R&D pour régler les problèmes de pollution, tout le monde en a besoin ;

Urgence sociale et environnementale,

Exigeons des moyens et des investissements pour le site de Lardy !

Les bancs de l'aile L39D, les prochains sur la liste ?

Lors de sa présentation au CSE, la directrice a pris l'exemple des bancs moteur « multicylindre » du L39D en indiquant qu'ils étaient « non stratégiques non climatisés / vieillissants / sans cycle » et qu'il n'y aurait donc pas d'investissements ou de renouvellement de ces bancs.

Cela concerne probablement une bonne partie des bancs du L39-40 et c'est inquiétant pour leur avenir.

Dans l'aile L39D exploitée par FEV, il y a actuellement une quarantaine de salariés : quel est l'avenir de leurs emplois à Lardy ? A quelle date faut-il envisager une fermeture de ces bancs s'ils ne bénéficient pas d'une mise à niveau nécessaire ?

Autant de questions auxquelles la directrice devra répondre lors de son prochain passage sur le site.

**La CGT Lardy : syndicat de site pour tous les salariés du CTL
RENAULT – PRESTATAIRES – INTERIMAIRES – APR – ETAM – CADRES.**

**Contact : cgt.lardy@renault.com
Facebook : CGT.RENAULT.LARDY91**