

Quick and Dirty II : Une suite encore plus sale...

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)

Poussé par le (déjà) ex-Directeur Général Thierry Bolloré, la méthode FAST a pour objectif de réduire les développements de 5 ans à 3 ans. Par l'augmentation des moyens alloués aux projets ? Par des investissements massifs dans l'ingénierie ? Par des embauches ?

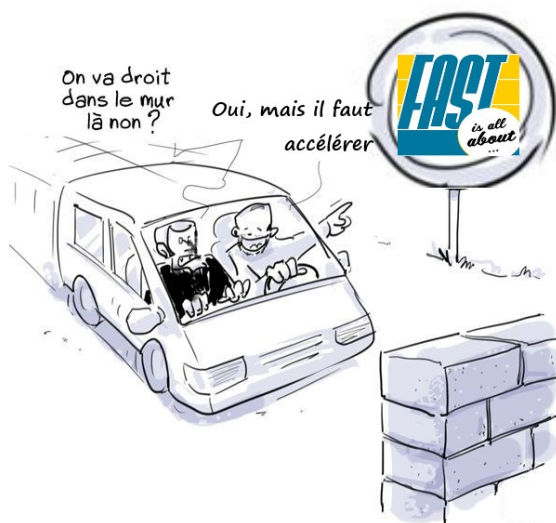
Bien sûr que non ! Simplement grâce au « mode Agile », à la « pluridisciplinarité », aux « cycles courts et itératifs »... En résumé, on va nous demander de faire encore plus vite, sans revoir fondamentalement l'organisation du travail, en accentuant les décisions prises dans la précipitation et sur lesquelles les décideurs reviendront plusieurs fois dans un même projet.

Il suffit d'évoquer les épisodes de reprogrammation massive des véhicules sortis récemment (Clio V et Zoé Néo). Alors que les forces vives devraient se concentrer sur les développements du futur, la direction les mobilise aujourd'hui pour régler les problèmes (pourtant connus) des développements passés. Voilà la nouvelle « logique » à laquelle les choix de la direction nous confrontent tous. Un degré supplémentaire dans le « Quick and Dirty » (« vite fait, mal fait »).

C'est le cabinet BCG (Boston Consulting Group) qui conseille la direction de Renault à ce sujet. On se demande combien l'ensemble de cette « prestation » coûte chaque année.

Tout cela, c'est soi-disant pour la satisfaction du client... alors que ce type de développement va encore accroître les problèmes de qualité !

Ce qui est visé, c'est l'augmentation de la rentabilité de l'entreprise dans le cadre de la concurrence internationale. Une logique qui risque de broyer les salariés si une réaction collective ne se produit pas.



Le pouvoir magique des paroles de nos directeurs...

Comment atteindre les objectifs du programme Fast ? Le « mode Agile », la « pluridisciplinarité » pour supprimer les « silos », les « cycles courts et itératifs » et l'intervention du « client, interne et externe, à chaque étape » du développement.

Tout un jargon qui démontre à quel point nos grands patrons sont persuadés de la fonction performative de leur parole : il suffit qu'elle soit émise pour changer, de façon magique, la réalité.

Nous pensons au contraire qu'il faut des moyens supplémentaires pour travailler tous correctement : identifier les points de blocage dans les projets et mettre des moyens humains (embauches !) et matériels pour les régler, arrêter avec la logique du moindre coût à court-terme (qui nécessite souvent de travailler dans l'urgence pour régler les problèmes qui en découlent) et mettre plus de moyens sur les projets de recherche et d'innovation pour entamer les développements industriels de manière sereine.

Re-programmation Zoé Néo

Plus de 40 salariés de Lardy vont être chargés de reprogrammer 1300 nouvelles Zoé durant 3 semaines à Douai. Il y en aurait au total environ 12 000 à reprogrammer mais la plupart seront prises en charge dans le réseau.

D'après la direction, la production de véhicules avec le mauvais soft était justifiée par sa volonté de ne pas mettre les ouvriers de Flins au chômage. Pourtant, c'est ce qu'elle s'apprête à faire avec ceux de Cléon (elle vient d'obtenir l'accord de l'Etat pour du chômage partiel sur le site). En réalité, c'est le sacro-saint objectif de Free Cash Flow qui explique la situation et... les délais de développement toujours plus courts !

De plus en plus souvent, la MAP doit intervenir après la fabrication des véhicules ! Mais rassurons-nous, nos dirigeants sont prêts pour la révolution « digitale », ils demanderont bientôt aux clients de réaliser eux-mêmes ces opérations avec la mise à jour des logiciels on-line...



A Lardy, on est branché !

Le problème du stockage des batteries de traction sur le site

Depuis de nombreuses années la stratégie de Renault est claire, la transition énergétique des motorisations se traduira par l'électrique ! Mais comme à son habitude, la direction n'a absolument pas anticipé la gestion de toutes ces batteries de traction... Aujourd'hui le site de Lardy grouille de batteries de traction dans tous les coins et il n'y a aucune consigne de sécurité claire : précaution à prendre pour le stockage, le transport, la destruction etc. Quant au recyclage de ces batteries, il ne semble pas y avoir grand-chose actuellement malgré les annonces, dans la presse, de constitution d'une filière.

A Lardy, le problème se pose dans de nombreux bâtiments sans orientation claire au niveau de la sécurité (L11, L24, L28, L32, L40, L41). Il y aurait 350 batteries de traction stockées sur le site. Certaines ne sont pas isolées correctement, d'autres sont empilées les unes sur les autres.

Avec les derniers incendies dramatiques, la question du stockage des produits industriels se pose avec d'autant plus d'acuité que les batteries présentent des risques. Aujourd'hui, la seule façon efficace d'éteindre un feu de batteries est de les immerger dans l'eau et rien de ce type n'est prévu chez Renault pour l'instant.

Concernant les questions de sécurité que cela pose, la direction indique qu'un groupe de travail vient de voir le jour en central car cette problématique n'est pas propre à Lardy mais à tous les sites Renault !

En attendant que la direction prenne ses responsabilités, c'est l'ensemble des salariés et prestataires qui sont soumis au risque électrique. N'hésitez pas à contacter des élus CGT si vous êtes confrontés à ces questions dans votre travail : cgt.lardy@renault.com .

Une nouvelle gouvernance à la tête du Groupe mais toujours le même cynisme : l'exemple du Kurdistan

Après le limogeage de Th. Bolloré, la direction a organisé une nouvelle conférence destinée aux salariés pour présenter le nouveau triumvirat qui prendra sa suite.

Il n'a pas fallu longtemps à celui-ci pour étaler tout le cynisme des grands dirigeants. A une question concernant la situation de Renault en Turquie, le directeur du Commerce, O. Murguet, a indiqué pudiquement qu'il y avait des « perturbations assez fortes entre la Turquie et la Syrie ».

Il a poursuivi en disant qu'il « espère que la tension va redescendre »... Pour que l'agression de la population kurde par l'armée turque s'arrête ? Pour que les exactions des supplétifs de cette armée cessent ? Non, pour que Renault « continue à tourner en 3 équipes et 6 jrs/7 à l'usine de Bursa » !

On n'en attend pas moins de dirigeants qui se sont alliés à Erdogan pour réprimer violemment les mobilisations des travailleurs de Bursa (à coups de matraque, de licenciements et de procès).

Il nous paraît nécessaire de rappeler que l'agression de l'armée turque a déjà causé la mort de centaines de personnes et l'exode de 300 000 personnes. La CGT appelle à participer aux manifestations de solidarité internationale avec le peuple kurde.

Les actionnaires savent se faire entendre, à quand notre tour ?

Quelques jours après le départ de Th. Bolloré, la direction annonçait que les objectifs financiers 2019 devaient être revus à la baisse : 5% de marge opérationnelle au lieu de 6% (mazette !) et un free cash flow finalement pas si positif que cela...

Cet « avertissement sur résultats » a aussitôt été sanctionné par les actionnaires, l'action de Renault perdant plus de 11% à la Bourse vendredi 18/10.

La veille, la directrice Cl. Delbos, enjoignait aux salariés d'être « honnêtes, transparents et exemplaires » et de « faire plus avec moins ».

Tout est dit : pour les salariés, toujours plus d'exigences et de sacrifices imposés. Et les actionnaires, eux, passent chaque année à la caisse, sanctionnant à chaque fois que leurs exigences ne sont pas satisfaites.

On peut décider de continuer à vivre sous ce sempiternel diktat, sous cette menace permanente. Mais les grands actionnaires demanderont toujours plus de rentabilité, toujours plus de dividendes, au mépris de toute considération sociale ou environnementale.

Alors, il est urgent que nous soyons plus nombreux à nous lever pour dire qu'il y en a assez et que ce système nous amène droit dans le mur.

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)