

## Amphi DEA-T le 12 novembre : Il faut autre chose que du blabla

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

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

L'annonce de la fermeture des bancs monocylindre mi-2020 a été suivie d'autres éléments inquiétants pour l'avenir des emplois sur le site de Lardy. Fin des investissements au L39-40, non remplacement des départs de salariés Renault au PIM, maintenabilité des bancs d'essais Métier de ce même bâtiments, ... les préoccupations concernant les moyens d'essais dédiés aux moteurs thermiques sont nombreuses. D'autant plus que la charge de travail et les emplois liés au développement des moteurs et batteries électriques ne semblent pas augmenter significativement sur le site.

Le retour de la directrice de la DEA-T (Direction des Essais) à Lardy le 12 novembre doit être une nouvelle occasion d'exiger des réponses précises à nos questions légitimes.

Que nous soyons salarié de la DEA-T ou de la DEA-M, salarié Renault ou prestataire, nous sommes tous concernés par ces questions et nous n'avons pas à faire les frais des mutations technologiques. De l'activité sur les développements des chaînes de traction, il y en aura, quelles que soient les technologies de demain. C'est aux directions d'entreprise qui nous emploient sur le site de proposer de nouveaux métiers s'il y a lieu et de nous y former.

C'est maintenant qu'il faut exprimer collectivement et avec force les revendications du maintien de l'emploi sur le site, d'embauches sur des contrats stables et d'investissements massifs dans les moyens d'essais. Faire croire qu'il y aurait possibilité de négocier dans l'ombre avec les directions en tant que syndicat, c'est aller à l'encontre des intérêts des salariés. La situation chez Michelin et General Electrics en est un exemple.

**D'autres secteurs  
menacés après les bancs  
Monocylindre ?**

Après les rumeurs de **fermeture des bancs monocylindre** (officialisée le mois dernier), les salariés de Lardy ont exprimé leurs craintes concernant l'avenir des emplois à Lardy : **plus de 400 salariés ont signé une motion « Avenir de Lardy »** interpellant la direction au sujet des emplois, des investissements et de la formation dans le cadre de la transition vers l'électrique ; **une quarantaine a interpellé la directrice de la DEA-T, Mme Calvo, à la sortie du CSE de septembre.**

Car les réponses qu'elle a apportées aux craintes soulevées par la fermeture des bancs monocylindre sont loin d'être rassurantes : **fin des investissements sur les bancs des bâtiments L39-40**, pas de budget d'investissements supplémentaires alors qu'on annonce des investissements en milliard d'euros sur l'électrique chez Renault, ...

De nouvelles informations distillées sur le terrain ajoutent à ces incertitudes : **bancs frottement du PIM qui ne seront pas réparés s'ils tombent en panne, départs non remplacés dans les ailes « Renault » de ce même bâtiment** (laissant craindre la mise en sous-traitance d'une nouvelle demie-aile).

### Ceux qui nous traitent de « passésistes » soutiennent des recettes éculées qui nous mènent droit dans le mur

Lors d'une réunion de préparation à un éventuel nouveau plan de compétitivité, le directeur de l'Ingénierie, M. Gascon, a regretté que nous soyons « accrochés » aux activités des bancs d'essais ou des missions MAP.

La délégation CGT lui a répondu qu'elle défendait les emplois et pas des bancs... Et lui a dit que ceux qui étaient visiblement très « accrochés » à ces moyens, c'étaient les directeurs qui envisageaient de passer les ailes sous-traitées du PIM en 3x8. Peu de salariés rêvent en effet de passer leur nuit au banc.

De même, ce ne sont pas les salariés de la MAP qui demandent à partir de plus en plus souvent loin de leur famille en multipliant les missions mais c'est la conséquence des développements toujours plus chaotiques et courts (y compris avec la nécessité d'aller dans l'hémisphère Sud pour effectuer la mission « alti-chaude » quand on est en hiver).

Sous-entendre que nous sommes passésistes parce que l'avenir serait au « Virtual Testing », c'est occulter les vraies questions, qui ne sont pas techniques mais sociales et environnementales.

Est-ce l'avenir de répondre aux préoccupations environnementales avec la logique habituelle du « moindre coût » ? N'est-ce pas dépassé de faire passer la loi du profit et de la rentabilité maximale au service des actionnaires avant l'épanouissement des salariés et l'avenir des emplois de nos enfants ? Il est urgent de remettre en cause les logiques qui nous mènent dans le mur, ce sont elles qui ont fait la preuve de leur passésisme.



**Les séances de blabla, ça suffit !**

Lorsqu'elle avait été interpellée par les salariés à la sortie du CSE, **Mme Calvo avait pris l'engagement de revenir sur le site de Lardy** pour répondre à leurs questions concrètes.

La direction a décidé d'organiser un Amphithéâtre le 12 novembre réunissant les salariés de la DEA-T : il est clair pour nous que cette réunion **ne doit pas être une énième séance d'enfumage** avec une longue et inintéressante présentation de l'organigramme Renault-Nissan des essais, du contexte automobile difficile ou des grands objectifs de la direction des Essais. Une telle présentation, déjà réalisée au CSE de septembre, ne répondrait en aucun cas à la situation actuelle.

Il faut au contraire que les salariés obtiennent **des réponses concrètes sur l'évolution de la charge de travail et des emplois** (Renault et sous-traitants), **les investissements et la maintenance** de chaque aile de bancs ou bâtiments ainsi que la réalité de la charge et des moyens supplémentaires liés au développement des moteurs et des batteries électriques.

**Ne pas attendre d'être dos au mur, agir collectivement dès maintenant !**

Les élus CGT ont réuni les **salariés sous-traitants du L39-40** afin de lister de manière précise les questions que l'annonce de la fin des investissements dans leur bâtiment soulève : l'acquisition des nouveaux matériels prévus (Fuel Exact, doubles baies) est-elle annulée ? les salariés vont-ils devoir subir les problèmes de climatisation de l'aile et des bancs sans espoir d'amélioration ?

De même, les **salariés du PIM** sont inquiets pour l'avenir des bancs Métier : avec l'objectif de ne développer que deux bases moteur pour EU7, quel impact sur les emplois dans les années à venir ? Quelle reconversion concrète pour les salariés concernés, avec quelle formation ?

**Ces questions, les salariés de la DEA-T se les posent aujourd'hui. Mais ce ne sont pas les seuls concernés. Ceux de la MAP et des autres métiers aussi seront touchés si la baisse de la charge de travail se traduit par une baisse de l'emploi sur le site. Pourtant, il n'y a aucune fatalité à cette situation :**

1. Il n'y a aucune raison objective à une baisse de l'activité concernant les chaînes de traction des véhicules automobiles. Au contraire, le traitement de la pollution des véhicules automobiles nécessite des développements importants et la diversité des solutions techniques de motorisation (thermique, électrique, hybride, pile à combustible, etc.) est inédite.
2. Et même si la charge de travail baissait effectivement, ce serait l'occasion de réorganiser les développements et les métiers pour travailler enfin de façon correcte. Et les salariés pourraient mettre sur le devant de la scène la question de la baisse du temps de travail plutôt que d'accepter celle de la baisse du nombre d'emplois.

## Jours de RTT collectifs et congés 2020

La direction a imposé les jours de RTT collectifs 2020 malgré l'avis défavorable de toutes les organisations syndicales :

- **Judi 2 et vendredi 3 janvier 2020** (avec la 5<sup>ème</sup> semaine 2019 imposée en fin d'année et le 23 décembre 2019 en RTT collectif, cela correspondra à 2 semaines de repos sur les vacances de Noël)
- **Vendredi 22 mai 2020** (pont de l'Ascension)
- **Lundi 13 juillet 2020** (pont du 14 juillet)
- Pour rappel, le 5<sup>ème</sup> jour de RTT collectif est utilisé par la direction en tant que jour de solidarité, nous n'en bénéficions plus.

La direction avait commencé il y a plusieurs années par imposer quelques jours à Noël, puis une semaine complète. Cette année, avec les RTT, ce sont 2 semaines qui sont imposées : cela ne correspond pas aux besoins et aux contraintes personnelles de bon nombre de salariés. Pourquoi les imposer à tous d'autant plus que les directions Métier vont demander à certains de venir travailler en raison de contraintes projets ? Il y a deux ans, 320 salariés avaient signé une pétition pour que la 5<sup>ème</sup> semaine ne soit plus imposée par la direction, la CGT a réaffirmé cette revendication.

Concernant les congés d'été 2020, la période de référence fixée par la direction s'étendra du samedi 20 juin au dimanche 6 septembre. 20% des jours de congés peuvent être pris hors période (à l'échelle d'une direction). La 5<sup>ème</sup> semaine 2020 s'étendra du jeudi 24 décembre inclus au jeudi 31 décembre 2020 inclus.

Lors de la consultation des organisations syndicales, la CGT a réaffirmé la revendication que chaque salarié puisse bénéficier de ses 5 semaines de congés comme il le souhaite. Renault a les moyens d'organiser le travail sans les contraintes qui nous sont imposées.

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

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