

Avenir des motorisations et de leur développement : Débattons ensemble mardi 26 nov

La question du traitement des émissions polluantes des véhicules automobiles a été au centre de l'actualité avec le Dieselgate. La contribution de l'industrie automobile au réchauffement climatique du fait des émissions de CO₂ l'est aussi. La majorité des constructeurs prend le chemin d'une transition vers l'électrique, avec des étapes incluant des motorisations hybrides (thermiques/électriques).

Une rupture radicale pour préserver l'environnement d'aujourd'hui et celui que nous laisserons à nos enfants apparaît nécessaire au plus grand nombre. Mais :

- Une rupture uniquement technologique peut-elle suffire ? La solution électrique apporte-t-elle des assurances sur les émissions totales de CO₂ ? Quelles autres solutions existent ?
- Ne faut-il pas surtout questionner le système économique actuel, basé sur la recherche du profit et non pas la satisfaction des besoins (sociaux et environnementaux) de la population ? N'est-ce pas justement l'occasion de créer plus d'emplois dans la R&D ?

Face à ces questions primordiales pour notre avenir, tant social que climatique, nous invitons tous les salariés de Lardy qui le souhaitent, qu'ils soient salariés Renault ou prestataires, à en débattre.

Mardi 26 Novembre à partir de 12h15, venez en débattre avec :

Frédéric Boccara, cofondateur des « économistes atterrés » et membre du CESE (Comité Economique Social et Environnemental).

Economiste à l'INSEE, il a été pendant 6 ans rapporteur des comptes des transports de la Nation au ministère de l'écologie et du développement durable. Il a travaillé sur le besoin d'aller vers un nouveau type de plein-emploi.

RDV au local syndical CGT (L71, près de l'entrée sud du site)

Pour défendre nos retraites, contre le sous-effectif, la précarité, le blocage des salaires :

Grève et manifestation le 5 décembre - 14h Place d'Italie

RDV à 12h30 devant le CE pour départ en car depuis Lardy

Inscrivez-vous à la descente de la cantine ou par mail à cgt.lardy@renault.com

Compte-rendu de l'Amphi DEA-T

Des promesses pour certains moyens d'essais mais des inquiétudes confirmées sur l'emploi

La semaine dernière, la directrice de la DEA-T (Essais), S. Calvo, est revenue sur le site pour présenter des éléments sur l'avenir de sa direction à Lardy.

Lors de son passage au CSE de septembre, elle avait annoncé la fin des monocylindres pour 2020 et la fin des investissements au L39-L40. Ces décisions ainsi que le flou entretenu sur la charge de travail pour le développement des moteurs thermiques avaient soulevé des inquiétudes.

Ce qu'elle a annoncé la semaine dernière clarifie en partie la situation jusqu'à EU7 (2023-25) sans apporter de garanties pour les années qui suivront. Et si ces éléments sont rassurants pour certains moyens d'essais (au L39 par exemple), il y aura bien des suppressions d'emplois (sous-traitants sur site) dès 2020.



Des précisions sur les investissements

La directrice de la DEA-T a précisé ce qu'elle avait annoncée lors du dernier CSE : « fin des investissements sur les bancs vieillissants du L39 ». Elle a indiqué que **les investissements prévus sur les bancs du L39 allaient être réalisés jusqu'à l'horizon EU7 (2023-25)** : par exemple les nouveaux appareils de mesure de consommation, les alimentations 48V ou les doubles baies d'analyse de gaz. Mais ces bancs ne sont plus considérés comme « stratégiques » après cette date, il n'y aurait plus d'investissements de long terme. C'est déjà le cas de bancs au L25 et au L40 : la direction a indiqué qu'en cas de panne, ces derniers ne seraient pas réparés.

Des suppressions d'emplois sont bien prévues

Au-delà des moyens d'essais, la baisse de charge qui devrait se faire sentir en 2020 après le pic EU6d-temp/d-full se traduirait par **la suppression de 10% à 15% des effectifs de sous-traitants à la DEA-T à Lardy, soit environ 50 emplois supprimés**. La charge de travail pour les essais à l'extérieur baisse de 50%.

De même, le maintien d'équipes Renault dans certaines ailes du PIM n'est garantie que si des salariés Renault acceptent d'y être mutés. La direction ne prévoit pas d'embauches sur ces bancs alors que cela a toujours été des postes d'entrée. Malgré les dénégations des directeurs, **cette politique conduira à la mise en sous-traitance à moyen terme d'au moins une autre demie-aile de banc au PIM**. Pour que cela change, il faut des embauches de jeunes techniciens chez Renault ! Par exemple celle des salariés sous-traitants qui le souhaitent. Pour rappel, la direction avait promis à l'ouverture du PIM qu'il n'y aurait pas de sous-traitance dans ce bâtiment.

Sur la question des embauches, S. Calvo s'est félicitée des 316 embauches réalisées depuis 2015 dans sa direction (sur l'ensemble des sites français, c'est-à-dire Technocentre, Lardy, Cléon, etc.). Mais comme bien des salariés présents à l'amphithéâtre l'ont noté, elle a omis de donner le chiffre des départs sur la même période. A Lardy par exemple, il y a eu 86 embauches depuis 2015 mais les effectifs de la direction sont passés de 572 salariés en janvier 2015 à 507 aujourd'hui ! **Un déficit qui va continuer à se creuser puisqu'il n'y a même plus le niveau d'embauches de ces dernières années**. Depuis le début de l'année 2019, il n'y a eu que 4 embauches à Lardy à la DEA-T.

Voici en résumé la situation pour certains bâtiments (bilan DEA-TM) :

- **L16** : fermeture des bancs monocylindre d'ici juillet 2020. Projet confirmé de baies de mesure pour le banc à rouleaux altimétrique.
- **L14/L15 et L39D** : pas d'investissements lourds mais les bancs seront maintenus avec les investissements légers déjà prévus jusqu'à EU7.
- **L25 et L40** : pas d'investissement, si les bancs tombent en panne, ils ne seront pas réparés.
- **L55 (NVH)** : les investissements pourtant nécessaires pour les nouvelles motorisations ne sont pas engagés.
- **L68 (PIM)** : bancs que la direction dit considérer comme « stratégiques », une phase de remise à niveau sera nécessaire entre 2025 et 2035. Les bancs Métier frottement sont touchés par l'obsolescence de leur informatique, il n'y a pour l'instant pas de solution pérenne avant 2021.

La direction pensait que sa politique dictée par le moindre coût et les objectifs financiers ne susciterait pas de réaction. Mais les salariés de Lardy sont conscients que, s'ils ne se manifestent pas, ce seront eux qui feront les frais des mutations technologiques. La signature massive de la motion « Avenir de Lardy », les nombreux échanges et discussions, l'interpellation de la directrice de la DEA-T, tout cela contribue à faire entendre les intérêts des salariés, qu'ils soient Renault ou prestataires. Il faut continuer à le faire, d'autant plus que la menace de suppressions d'emplois à Lardy se précise (environ 50 sous-traitants en moins à la DEA-T et d'autres qui se profilent à la MAP aussi).

Ce n'est pas la crise pour tout le monde

Avant l'amphithéâtre, la directrice de la DEA-T a rencontré les syndicats représentatifs sur le site.

Quand les représentants de la CGT l'ont interpellée sur le fait que l'absence d'embauches de jeunes techniciens conduisait à la mise en sous-traitance de bancs, celle-ci a déclaré : « *on ne dépense pas l'argent que l'on n'a pas* ».

Pourtant, cela fait plusieurs années que les bénéfices de Renault se chiffrent en milliards d'euros. Et, depuis 2016, les dividendes versés aux actionnaires s'élèvent à 1 milliard d'euros tous les ans !

1 milliard tous les ans, ce ne sont pas des dizaines ou des centaines d'embauches mais des dizaines de milliers ! Un avenir assuré pour des milliers de prestataires et d'intérimaires.

Il y a des domaines où la direction est visiblement plus dépensière que pour embaucher du personnel stable.

Entretien des bâtiments

La direction dit travailler sur un « rafraîchissement » des bâtiments. Il serait temps ! Entre les problèmes de climatisation ou de chauffage, la peinture qui s'écaille, les vitres cassées non remplacées, plusieurs lieux rendent les conditions de travail désagréables.

Il n'y a malheureusement pas de détails sur ces éventuels travaux. Tant qu'il n'y aura pas un budget supplémentaire conséquent, cela ne risque pas d'avancer !

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)