



**Renault Lardy**  
(centre d'ingénierie)

# Sacrifier nos emplois pour la marge opérationnelle ?

## On ne se laissera pas faire !

« *Un plan pour sauver Renault* », voilà ce que le Président du Groupe, J.-D. Sénard, a déclaré à la presse. « *Donner la priorité au client* », voilà l'état d'esprit qui présiderait au plan drastique de réduction des coûts.

Tout cela, c'est de l'enfumage : la raison d'être de ce plan n'est autre que l'atteinte d'un objectif de marge opérationnelle fixé par les grands actionnaires. Les chiffres ne trompent pas : les 2 milliards d'économies du plan correspondent exactement à ce qu'il « faut » à Renault pour atteindre une rentabilité de 7% de marge opérationnelle, comme le plan « Drive The Future » l'avait fixé pour 2022.

Cette nouvelle saignée, la Direction Générale veut l'imposer « *quoi qu'il en coûte* » pour nos emplois et nos futures conditions de travail. Nous devons la refuser : des milliers d'emplois sont directement menacés (Renault, sous-traitants ou intérimaires) mais un tel plan menace également à moyen terme la survie de sites entiers, usines comme centres techniques.

A Lardy, les inquiétudes sont grandes car les priorités annoncées par la direction ne concernent pas les activités actuelles. Nous refusons un avenir avec plusieurs centaines de suppressions de postes de salariés Renault et prestataires à Lardy. Les salariés de la Fonderie de Bretagne et de l'usine de Maubeuge sont déjà entrés en mobilisation. A Lardy, des prestataires sont concernés par des fins de missions, plus ou moins brutales : c'est donc dès maintenant qu'il faut échanger entre nous et nous préparer à organiser la riposte.

### 5 usines menacées

Les « fuites » dans la presse des semaines passées étaient bien documentées : elles étaient effectivement issues de la Direction de Renault dans la perspective de « préparer les esprits » à la violence du plan. Ce sont bien 5 usines dont l'activité est directement menacée :

- **Flns** qui perdrait l'assemblage de véhicules et verrait ses effectifs fondre de 2600 salariés Renault à 1600 personnes à la fin de la Zoé sans compter la suppression de 1700 postes d'intérimaires
- **Choisy** qui serait complètement fermé (260 salariés Renault)
- **Dieppe** qui n'aurait pas de production après l'Alpine A110 (400 salariés Renault)
- **Maubeuge** qui ne garderait que l'activité d'emboutissage et perdrait l'assemblage des Kangoo (transféré à Douai) avec le risque de passer de 2600 salariés Renault à 400 salariés
- La **Fonderie De Bretagne** (400 salariés) sur laquelle la direction fait souffler le chaud et le froid depuis une semaine (voir encart ci-contre).

### L'ingénierie et le tertiaire fortement attaqués

Mais les annonces concernant les sites « tertiaires » (ingénierie, design, commerce, etc.) sont tout aussi inquiétantes. L'ingénierie contribuerait à hauteur de 800 millions d'euros aux 2 milliards d'économies. Cela se traduirait par le **départ de milliers de prestataires (plus de 5000 d'après les chiffres donnés par la direction lors de CSE central de jeudi dernier)**.

Pour les salariés Renault, sur les 4600 suppressions de postes en 3 ans (départs à la retraite non remplacés et plan de départs « volontaires »), la moitié concernerait des « *ingénieurs et cadres* » et l'autre moitié des « *ouvriers* » d'après le journal *Les Echos* : on peut imaginer que ce raccourci, qui omet de parler des techniciens, indique 2300 suppressions de postes dans les sites d'ingénierie et tertiaires d'Ile-de-France. Au global, cela donnerait **une baisse de 15% des effectifs Renault**. Au Technocentre, cela concernerait 1500 salariés. A Lardy, **cela concernerait au moins 200 salariés !**

En début d'année, il y avait environ 2400 salariés à Lardy (50% Renault, 50% sous-traitants) : **allons-nous laisser le site dépérir à petit feu avec moins de 1000 salariés Renault et 600 salariés prestataires dans 2 ans et demi ? 1500 salariés fin 2022 alors que nous sommes 2200 à 2800 depuis plus de 10 ans ?** Voir graphique d'évolution des effectifs page suivante.

### Les salariés de la Fonderie de Bretagne et de Maubeuge tracent la voie à suivre : la mobilisation !

Dès que la presse a révélé quelles usines étaient menacées, des salariés sont entrés en lutte. C'est ainsi que l'usine de Maubeuge est bloquée depuis vendredi dernier et que plusieurs milliers de salariés et soutiens ont manifesté samedi matin dans la ville.

A Caudan, les salariés de la Fonderie de Bretagne ont bloqué l'usine dès le début de la semaine dernière. Avec 95% des ouvriers en grève, la pression a été telle que la direction locale a fait mine de reculer en annonçant en fin de semaine que l'usine ne serait ni fermée, ni cédée mais que des projets de diversification seraient étudiés. Cependant, ce week-end, le Président de Renault, J.-D. Senard est revenu sur cette annonce en indiquant que la fonderie « n'a pas vocation » à rester dans le Groupe Renault.

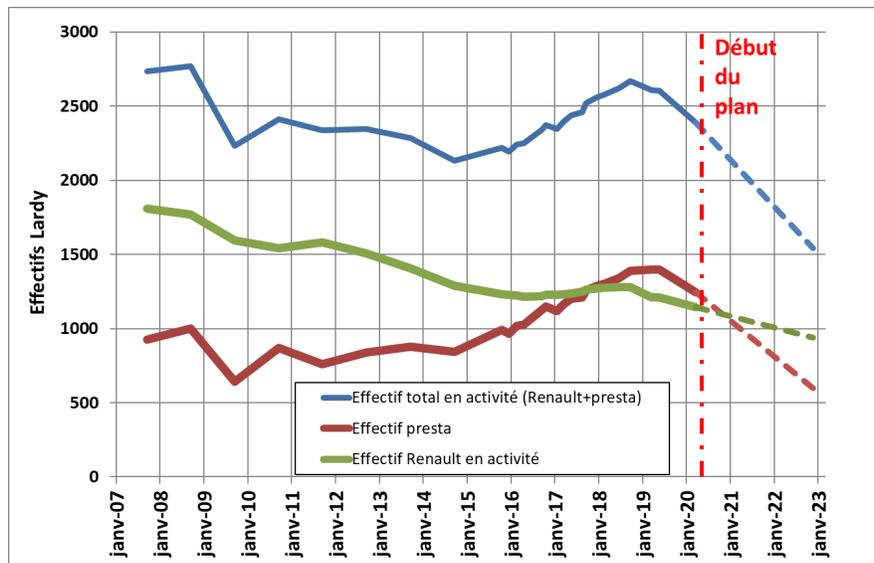
Une façon insupportable de faire souffler le chaud et le froid alors que des centaines d'emplois sont en jeu mais aussi le signe que seule la mobilisation peut changer le cours de ce que la direction a tracé.

Pour nous, cette situation est inacceptable alors que les questions environnementales sont au cœur des préoccupations actuelles de la population. Au moment où Renault devrait investir massivement, avec des moyens financiers et des embauches, dans la dépollution de tous les véhicules (émissions polluantes des moteurs thermiques comme recyclage des batteries par exemple), la direction veut réduire drastiquement les activités du site qui devrait le faire : on marche sur la tête !

Quant aux annonces effectuées dans le cadre de la répartition des activités dans l'Alliance Renault-Nissan-Mitsubishi, elles ne peuvent que nous inquiéter. Le développement des moteurs électriques des plateformes véhicules 100% électrique serait en effet dévolu à Nissan, Renault ne gardant que celui des moteurs électriques des plateformes partageant électrique, thermique et hybride.

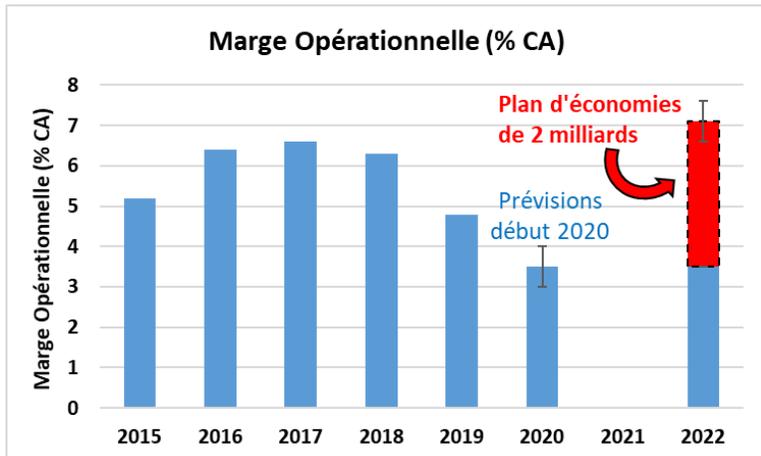
Que nous soyons salariés Renault ou prestataires, notre avenir se joue maintenant. Dès ce mois-ci, des contrats de sous-traitance sont en passe de ne pas être renouvelés. Si ce n'est pas ce trimestre, ce sera dans l'année pour bon nombre d'autres. Dans le même temps, la direction a montré que les activités du centre de Lardy lui était particulièrement indispensable aujourd'hui : pendant le confinement, c'est le site de France (y compris en tenant compte des usines) qui a eu l'activité la plus fournie, notamment pour le passage des normes EU6d-full.

Nous avons donc les moyens de faire entendre notre voix, de réclamer le maintien de tous les emplois et des investissements massifs pour assurer l'avenir du site. Une mobilisation à Lardy convergeant avec celle des autres sites de Renault, c'est ce qu'il faudrait pour faire reculer la direction. **Alors, échangeons entre nous et préparons-nous à organiser la riposte. Nous proposerons une action dès la semaine prochaine.**



## Les véritables raisons du plan de 2 milliards d'économies

Le plan que la direction générale a présenté ne découle pas d'une vision stratégique ou technique de long terme. Les 2 milliards d'économies visés ne sont pas le fruit du hasard mais simplement ce qu'il « manque » pour atteindre en 2022 l'objectif de marge opérationnelle que les grands actionnaires ont fixé. Le plan stratégique « Drive The Future » établi en 2017 par C. Ghosn et T. Bolloré visait une marge opérationnelle de 7% en 2022. Mais en début de cette année, la direction prévoyait 3 à 4% de marge opérationnelle pour 2020, soit 1,6 à 2,2 milliards d'euros (avec l'hypothèse d'un chiffre d'affaires inchangé à 55 milliards d'euros). C'est « mathématique » : il manque donc... 2 milliards pour arriver à 7% de marge opérationnelle !



Depuis 2017, Ghosn et Bolloré ont été limogés, la crise sanitaire a des conséquences sur les ventes automobiles, l'urgence climatique nécessiterait des milliards d'investissements : qu'à cela ne tienne, il faudrait atteindre ces 7% quand même !

Tout cela pour verser des milliards d'euros en dividendes aux actionnaires (pour rappel : 1.1 milliard d'euros versés en juin 2019).

Le plan d'économies n'est pas là pour « sauver Renault » mais pour satisfaire les demandes toujours plus fortes des grands actionnaires. Les conséquences de cette cure d'austérité sur les emplois, les conditions de travail des salariés mais aussi sur les innovations techniques et la qualité des véhicules, ce n'est pas la priorité de nos grands dirigeants.

**Pour que les intérêts des salariés soient enfin entendus, il ne faut pas compter sur ces grands dirigeants ou sur le gouvernement mais sur nos propres forces. En nous opposant à cette loi du profit, nous défendons également les intérêts de l'ensemble de la population parce que la protection de l'environnement nécessiterait des investissements humains et matériels que les exigences des grands actionnaires ne permettront jamais.**

N'hésitez pas à faire circuler ce tract à vos collègues que cela pourrait intéresser. Ils peuvent s'inscrire à la liste de diffusion en envoyant un mail à [cgt.lardy@renault.com](mailto:cgt.lardy@renault.com). Vous pouvez également nous retrouver sur Facebook : **CGT.RENAULT.LARDY91**