

15/09/20

**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)

Le directeur de la DEA-M (Direction de la Mécanique), Ph. Brunet, a présenté vendredi dernier lors d'un CSE extraordinaire à Lardy les activités et la situation de l'emploi pour sa direction. Celle-ci est centrale pour le site de Lardy puisqu'y travaillaient en fin d'année dernière plus de 1000 salariés du CTL et qu'elle alimente le travail des salariés des Essais.

Les annonces concernant les projets Moteur supposent que le travail ne va pas manquer à Lardy (au moins jusqu'à 2025). Pourtant les suppressions de postes (plus de 200 postes de sous-traitants à Lardy rien que cette année), les réductions de moyens matériels et les fermetures de bancs montrent que le logiciel de la direction est loin d'avoir changé : c'est toujours la « compétitivité » et la réduction des coûts qui pilotent les grandes décisions.

Et pour nos grands patrons, les « coûts », ça ne peut-être que nous, les salariés. Personne ne s'interroge sur les 6 milliards de dividendes versés aux actionnaires depuis 2011 ?

Les annonces faites en juin sur la réduction drastique du nombre de bancs « Moteur » (plus de 25 fermetures en quelques mois) et la baisse d'activités brutale dans plusieurs secteurs soulèvent des inquiétudes légitimes quant à l'avenir du site. Tout cela dans le contexte « Renault » d'un vaste plan d'économies de 2 milliards d'euros (dont 800 millions pour l'ingénierie) comme dans le contexte général de transition des motorisations thermiques vers les motorisations électriques.

Ph. Brunet a présenté une gamme mécanique qui nécessite des développements poussés sur les moteurs thermiques, hybrides et électriques (au moins jusqu'à 2026). Car si les développements des moteurs Diesel vont se réduire à une seule base moteur, ceux des moteurs Essence vont se poursuivre avec de nouvelles technologies (au moins 3 versions issues d'une même base, dont 1 version pour l'hybride) et les développements hybrides vont nécessiter une optimisation complète du GMP. Quant aux moteurs électriques, leur part va continuer de croître.

Selon nous, de tels développements nécessiteraient de garder tous les salariés formés depuis des années et un effort de formation important. Il faudrait aussi internaliser la recherche sur des sujets comme l'hydrogène ou les carburants alternatifs.

Mais, alors que les activités ne devraient pas manquer pour un centre de R&D chargé des questions de motorisation et de dépollution, le directeur a annoncé une baisse significative du nombre de salariés dans les années à venir. Pour la DEA-M, cela signifierait 20% d'Equivalent-Temps-Plein (ETP) en moins en 2022 par rapport à 2019.

D'ores et déjà pour 2020, le directeur de la Mécanique annonce **une trentaine de salariés Renault en moins et 140 salariés sous-traitants qui vont se retrouver en dehors du site** (100 seraient déjà partis). Et ce n'est que le début puisqu'avec le plan d'économies de 2 milliards, cela va continuer en 2021 et 2022.

Avec les annonces de la DEA-TM et celles effectuées par le directeur de la DEA-M, il y a donc confirmation de la **suppression cette année de plus de 200 postes** (de prestataires) sur le site de Lardy : une véritable saignée ! Et il faudrait y ajouter ceux de la DEA-TV, de la DEA-TR, des fonctions support, etc. pour lesquels la direction n'a toujours pas donné de chiffres.

Prestas « remerciés » par centaines





Parmi les salariés concernés, certains ont pu trouver une mission sur un autre site mais d'autres se retrouvent en inter-contrat ou en chômage partiel. Plusieurs nous ont contactés parce que **leur direction leur propose une rupture conventionnelle ou carrément les licencie** ! Quand la direction générale de Renault dit aux médias que son plan d'économies se fera sans licenciements en France, elle ment : elle a sous-traité de multiples activités ces dernières années, maintenant, **elle sous-traite tout simplement les licenciements**.

Rien qu'à Lardy, ce sont des centaines de salariés qui ont travaillé à nos côtés pendant plusieurs années qui se retrouvent plongés dans l'incertitude du lendemain, avec des projets de vie remis en cause et la menace du chômage.

Pour justifier ces choix, la direction avance deux arguments conjoncturels : la crise Covid-19 qui a réduit l'activité des projets considérés comme « non-vitaux » par Renault et le report dans le temps des hypothèses de la nouvelle norme EU7 (2023 à 2025).

**Mais la raison de fond, le directeur l'avoue lui-même, c'est la sacro-sainte « compétitivité ».** Reprenant le discours du nouveau Directeur Général L. De Meo ou du directeur d'Ingénierie G. Le Borgne, Ph. Brunet reproche à l'ingénierie Renault d'être trop chère par rapport à celle de PSA. Pour les futurs développements, il faudrait « *capitaliser sur ce qu'on a appris et dépenser moins de ressources sur des activités moins nouvelles* ». Virer des prestataires qui avaient acquis les compétences pour le faire, est-ce vraiment la bonne solution ? De même pour les salariés Renault qu'on oblige à changer de poste régulièrement.

C'est dans le même objectif de réduction des coûts que 80% des activités sous-traitées vont être réservées à 4 sociétés « généralistes » (AKKA, Expleo, Segula et Bertrandt), laissant les salariés des sociétés « spécialistes » (comme FEV, AVL ou Altran) dans le flou (voir encart ci-contre).

Pour justifier les suppressions d'emplois déjà effectués et celles qui auront lieu (pour rappel, il s'agirait de 200 départs volontaires ou non-remplacés de salariés Renault à Lardy en 3 ans), le directeur a dit que « *Renault ne pouvait pas payer les gens quand il n'y avait pas les moyens de les payer* ». **Mais qu'en est-il alors des 6 milliards d'euros de dividendes qui ont été versés aux actionnaires depuis 2011. A eux seuls, ces milliards auraient pu permettre de payer plus de 4000 salariés pendant... 20 ans !** (en prenant un salaire mensuel de 2500 euros et en prenant en compte les cotisations salariales et patronales...).

Rétribuer des actionnaires qui font « travailler leur argent » ou payer des salariés formés et compétents pour développer des moyens de se déplacer moins polluants, n'y aurait-il pas un choix de société derrière cette alternative ?

Au-delà de la situation de Renault, dans de nombreux secteurs de l'économie, ces questions se posent suite à la crise sanitaire Covid ou suite à la crise économique qui en découle. Une économie tournée vers la satisfaction des appétits toujours plus grands des actionnaires, nous mène droit dans le mur, du point de vue social, comme sanitaire et environnemental. Contre les milliers de suppressions d'emplois et de licenciements annoncés chaque semaine, il faut que des luttes naissent et qu'elles convergent.

**L'attaque générale du patronat pour faire payer la crise aux travailleurs nécessite une riposte globale. La CGT appelle tous les salariés à faire grève et à manifester partout en France le jeudi 17 septembre contre les suppressions d'emplois et les licenciements.**

**La CGT-Lardy appelle les salariés du site à faire grève et à manifester :**

**Manifestation interpro jeudi 17 septembre – 14h – République**

**Contre les suppressions d'emplois et les licenciements**

**RDV à 12h45 devant le CE pour départ collectif - inscription [cgt.lardy@renault.com](mailto:cgt.lardy@renault.com)**

Avec la poursuite du télétravail généralisé, la circulation d'informations et le lien entre salariés s'affaiblissent. Si vous voulez recevoir nos tracts, n'hésitez pas à nous faire la demande par mail : [cgt.lardy@renault.com](mailto:cgt.lardy@renault.com). Vous pouvez aussi retrouver nos informations sur Facebook : CGT.RENAULT.LARDY91

**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)

**Quel impact à la DEA-M du choix des 4 sociétés de sous-traitance « généralistes » ?**

Ph. Brunet s'est voulu rassurant sur l'impact du passage à 4 sociétés de sous-traitance « généralistes » pour la DEA-M (pour 80% des activités de l'ingénierie).

Il indique que les sociétés qui travaillent habituellement avec sa direction seraient considérées comme « spécialistes » et comptent donc dans les 20% d'activités.

Mais sur le terrain, il semble que les grandes manœuvres se préparent pour 2021 avec le risque de passage en « rang 2 » pour une partie des salariés sous-traitants. Inquiétant pour leur avenir quand on sait que les salariés sous-traitants de « rang 2 » ont été les premières victimes des suppressions de postes.