

Communiqué de presse CGT-Renault Lardy 19/11/20

Validation du plan de suppression d'emplois et de reconversion dans l'ingénierie et tertiaire chez Renault :

Un bout de papier signé, des milliers d'emplois supprimés et de lourdes menaces pour certains sites d'ingénierie

La presse se fait l'écho aujourd'hui de la signature par 2 syndicats du plan de suppression d'emplois et de reconversion dans l'ingénierie et le tertiaire chez Renault.

Ce plan constitue la première étape de réduction drastique des coûts (plus de 2 milliards d'euros par an) qui avait été annoncée mi-février 2020, soit avant la crise économique résultant de la pandémie Covid-19.

Il prévoit la suppression de 2500 emplois (entre janvier 2020 et septembre 2021) dans l'ingénierie et le tertiaire en France, soit 20% de l'effectif. Dans le même temps, il a pour conséquence la suppression de plus de 5300 emplois de sous-traitants (d'après le rapport SECAFI remis en septembre 2020).

Comment les syndicats de salariés signataires peuvent-ils justifier une telle hécatombe ? En transmettant le message de peur de la direction : « *ce sont des départs volontaires et pas des licenciements* ». Mais, comme le dit le dicton : « *la peur n'évite pas le danger* ». Ainsi, que se passera-t-il si les objectifs de départs volontaires fixés par la direction dans ce plan (1900 départs volontaires d'ici fin septembre 2021) ne sont pas atteints ?

Accepter de sacrifier des emplois sur l'autel des profits n'a jamais protégé les salariés : la situation de Bridgestone-Béthune en est une illustration des plus actuelles. Seule la mobilisation collective pourra arrêter le patronat dans sa course au profit et la folie destructrice qui en découle aujourd'hui.

Avec ce plan, c'est l'avenir même de certains sites d'ingénierie qui est menacé. Ainsi, le site d'ingénierie de Lardy (dans l'Essonne) employait 2300 salariés début 2020 (1100 salariés Renault et 1200 salariés sous-traitants). Il est axé sur le développement des moteurs et des boîtes de vitesses du groupe Renault et il est donc au centre des questions environnementales actuelles et d'électrification de la gamme. Il n'emploierait plus que 1500 salariés en septembre 2021.

Alors que le Président Macron a annoncé en mai 2020 un plan de soutien de 8 milliards d'euros à la filière automobile afin « *d'investir et d'innover pour les véhicules de demain* », le site de Lardy, qui devrait être le fer de lance de la dépollution et de l'innovation pour Renault, va voir ses effectifs réduits brutalement de plus d'un tiers (au moins 800 détruits en 1 an et demi).

La division par 2 des investissements sur le site (9 millions d'euros par an contre 16 à 19 millions d'euros promis en 2018), la fermeture de la moitié des bancs d'essais moteurs et

l'absence de tout projet d'avenir pour ce site nous fait craindre le pire quant à son avenir à moyen terme.

Une situation ubuesque quand on réfléchit à la quantité et à la complexité des sujets qui pourraient y être développés : hydrogène, carburants alternatifs des moteurs thermiques, hybridation, recherche sur les batteries et leur recyclage.

A ce titre les promesses sur les reconversions prévues dans le plan signé par certains syndicats sont de la poudre aux yeux. Le représentant de la CFE-CGC indique ainsi qu'« *un ingénieur qui travaille sur les moteurs thermiques pourra envisager une formation certifiante sur moteurs électriques* ». Mais il ne sert à rien de promettre des formations s'il n'y a pas d'activités futures pour les salariés travaillant aujourd'hui sur les moteurs thermiques.

Par ailleurs, les directeurs techniques l'ont avoué eux-mêmes lors d'un CSE extraordinaire fin octobre à Lardy, il n'y a pas de formation « clé en mains » pour ces travaux de recherche et de développement : les salariés se forment eux-mêmes, avec « *du compagnonnage et de la formation sur le terrain* ».

Dernier point, sous le prétexte de l'électrification de la gamme, se cachent en réalité des délocalisations d'activités et une recherche toujours plus grande de gains de productivité. Ainsi, certains postes sont amenés à disparaître chez Renault en France au travers d'une « *montée en compétences des RTx* » (centres d'ingénierie délocalisés dans les pays à « *bas coûts salariaux* »). 2400 autres postes vont être délocalisés à la demande de Renault par les entreprises prestataires vers ces mêmes pays d'après le rapport SECAFI (le pourcentage d'activités délocalisées devient maintenant une condition imposée par Renault aux entreprises sous-traitantes). D'autres postes vont décroître par le recours accru à la simulation plutôt que la réalisation d'essais sur des prototypes.

La question centrale pour l'ingénierie Renault n'est donc pas celle de la formation externe mais bien celle des activités de recherche et développement que les questions environnementales rendent nécessaire.

Supprimer 8000 emplois en France (2500 salariés Renault et 5300 salariés sous-traitants), mettre en péril l'avenir de sites comme celui de Lardy et recevoir une partie des 8 milliards d'aides du plan de soutien à l'automobile, c'est une politique uniquement décidée pour satisfaire les appétits des grands actionnaires et tenter d'atteindre l'objectif de plus de 7% de marge opérationnelle dans les années à venir.

La CGT-Lardy s'est opposée à ce plan en organisant plusieurs débrayages malgré les difficultés liées à la crise sanitaire et au télétravail massif. Elle poursuivra la lutte contre ses conséquences désastreuses, tant sociales qu'écologiques.

Contact presse :

Florent Grimaldi 06-82-20-43-24

Marc Rigaud 06-75-97-79-24

Bernard Bachetta 06-07-74-30-01