



RENAULT LE MANS

CSE du 28 janvier 2021

1774

C'est le nombre de salariés Renault en CDI (CTC inclus) et en activité que compte notre établissement à fin décembre 2021.

Le mois dernier, nous étions 1779 salariés

A ce chiffre, il faut additionner **115 apprentis, 3 CDD** et environ **180 prestataires**.

356

intérimaires seront employés sur l'usine en février 2021.

Fonderie / Usinage : 90

Mécano / Soudure : 220

Département Logistique Industrielle : 46

Zéro embauche !

Actuellement, 356 intérimaires sont employés sur notre site répartis de la sorte :

- 7 % pour remplacement de salariés absents
- 93 % pour surcroît temporaire de l'activité

Dans le même temps, la direction n'a prévu aucun plan d'embauches en 2021 malgré les nombreux récents départs en dispense d'activité et en retraite.

La réalité vous la connaissez. Aujourd'hui, Renault ne pourrait réaliser sa production, ses châssis, ses véhicules sans la présence de la main d'œuvre intérimaire.

La direction fait le choix de ne pas embaucher, de ne pas remplacer les DA. Cela nuit à notre efficacité alors qu'on nous parle sans cesse de compétitivité.

Cette politique incohérente pose question quant à la volonté de notre direction à pérenniser l'emploi et la performance de notre site.

Et vous ? Qu'en pensez-vous ? Faut-il exploiter ou recruter ?



A la CGT nous continuons de revendiquer 1 départ pour une embauche avec un compagnonnage lors de départ et des formations adaptées aux besoins des salariés et de l'entreprise.

Ensemble, défendons l'avenir !

Vous avez dit "Compétitivité"?

FONDERIE

Casse pièces

La fonderie rencontre actuellement des problèmes en sortie de ligne JML (grenailleuse). Des fissures sont apparues au niveau de nombreuses pièces de sécurité tels que moyeux disques, moyeux tambours. Cela fait maintenant une quinzaine de jours que ce défaut perdure.

Les élus CGT ont interpellé la direction, mais celle-ci minimise l'impact sur nos clients.

Pourtant une pièce défectueuse a été usinée au bâtiment P et une fissure interne a été décelée après usinage à la cote finie.

Ce défaut est donc bien réel. Pour autant le contrôle de ces pièces mis en place par la direction reste très hasardeux : seulement 5 pièces contrôlées sur 65 !!!

C'est donc ça être compétitif ? Faire des pièces et ne pas s'assurer de la conformité à 100 % de celles-ci avant de les expédier à nos clients ?

EMBOUTISSAGE

Quels gâchis !

Les élus CGT ont interrogé la direction sur le fait que huit nouvelles gammes d'outils de presse pour la plateforme RM3 (remplaçante KADJAR) sont destinées au rebut.

La direction nous explique que les pièces embouties par ces outils étaient initialement prévues pour les versions thermiques qui ne font plus parties du panel de ce véhicule.

Le directeur avance un coût très approximatif de plusieurs centaines de milliers d'euros de mis au rebut.

Outre le gâchis financier, il faut également mettre en avant le gâchis intellectuel. En effet des femmes et des hommes (Renault et sous traitants) se sont investis pour faire naître, vivre ces projets et au final les voir jeter à la poubelle comme de vulgaires kleenex. Quel mépris !!!

Voici deux exemples parmi tant d'autres où mène la recherche de rentabilité sans fin et qui guide les choix industriels de nos dirigeants.

Communication aux salariés

Dernièrement il suffit à la direction de sortir un Média pour dire « *On a communiqué !* ».

Seulement, comme lui ont rappelé les élus CGT à l'occasion du CSE, l'info par Média n'est quasiment plus portée à la connaissance des salariés dans beaucoup d'UET de l'usine.

Si le salarié a accès à une boîte mail Renault tant mieux il le recevra, pour les autres c'est au petit bonheur la chance.

Certes l'application Inside'R* donne aussi des infos mais tous les salariés ne choisissent pas de télécharger sur leur téléphone portable. D'ailleurs les intérimaires peuvent aussi la télécharger.

De l'info, de l'info... les CUET en reçoivent pas mal, mais c'est à eux seuls ensuite qu'il revient de prioriser et d'expliquer les sujets qu'eux-mêmes ne maîtrisent pas toujours. En 2020, pas moins de 110 Média direction ont été édités, c'est dire !

Également, force est de constater que l'actu'Paie n'est toujours pas mise à portée du plus grand nombre de salariés dans les UET. **La direction**

nous dit regarder ce sujet...

Enfin, après avoir été des mois sans diffusion d'information sur les écrans ADIBU (restés figés aux infos de juillet 2020), la direction prévoit prochainement d'y rediffuser des messages grâce à l'installation de nouveaux boîtiers.

La CGT ne manque pas de propositions pour améliorer l'accès de tous les salariés à l'information, y compris pour moderniser la diffusion des informations syndicales, mais la direction se montre assez fermée sur ce sujet de discussion. Il va sans dire, que tout le monde n'évolue pas au rythme des évolutions technologiques !

**Attention, l'appli Inside'R connaît en ce moment une mise à jour pour être en ligne avec les nouvelles règles RGPD (données personnelles). Il se peut donc que votre inscription prenne un peu de temps.*

Rupture Conventiennelle Collective

Dans le média diffusé par la direction relatif au CSE qui s'est tenu le 21 janvier, celle-ci ne fait état à aucun moment de ce qui se passe ou va se passer sur le site du Mans avec la mise en place de la Rupture Conventiennelle Collective.

Or ce ne sont pas moins de 377 salariés qui sont potentiellement éligibles à l'établissement du Mans. Ce projet de Rupture Conventiennelle Collective est le premier pas de la casse de l'ingénierie et des fonctions tertiaires dans notre établissement.

Après les accords de compétitivité on nous présente la Renaultion mais cela se fait

toujours au détriment des salariés. Comme depuis le premier accord de compétitivité de 2013 cela consiste à vider notre entreprise de ses savoir-faire, à bénéficier des largesses du contribuable français, via l'aide de l'état et pour ceux qui restent travailler dans de mauvaises conditions.

Et pourtant d'autres solutions existent !

La CGT propose un projet industriel qui répond aux enjeux sociaux, sociétaux et environnementaux, par le rééquilibrage des fabrications, produire là où l'on vend, fabrication de batteries avec une entreprise française (SAFT), etc...

Nous vous invitons à prendre un peu de temps pour consulter ce projet sur l'application de la CGT Renault (*en flashant le QR code ci-dessous*) afin que nous puissions en débattre le plus largement possible. La CGT a toujours eu pour objectif de transformer la société avec les salariés.



Le chemin de croix des AGV

On a d'abord mis en place les AGV sur des sols défoncés pour ne pas dépenser trop d'argent, mais il a quand même fallu faire marche arrière et refaire les sols.

Ensuite ce sont les ancrages qui posaient problèmes car ils ne se repositionnaient pas au même endroit sous les chariots à chaque fois.

Puis, les bandes magnétiques étaient arrachées par les passages des cars à fourches et on a dû les refaire.

Pour continuer, l'automatisme n'était pas fiable et les AGV se perdaient en route.

Et aujourd'hui les batteries qui manquent cruellement d'au-

tonomies et ne tiennent pas l'équipe.

Si tout cela pourrait prêter à sourire, ce n'est certainement pas le cas pour les travailleurs précaires des zones de Picking. En effet depuis 2016, ils sont souvent contraints de pousser les chariots jusqu'aux zones de production ou d'aller les chercher. Merci pour les TMS !



Nettoyage des véhicules piquetés

Les élus CGT ont interpellé la direction concernant la campagne de nettoyage des véhicules du personnel piquetés par des particules de métal.

Elle nous répond que 75 % des véhicules identifiés ont été nettoyés..

Les élus CGT ont demandé s'il y avait de nouveaux cas déclarés récemment. Elle nous a répondu que non, alors qu'il y a déjà des salariés qui ont fait nettoyer leur voiture au mois de décembre 2020 et qui ont

constaté une nouvelle pollution depuis.

Cela prouve bien que le problème n'est toujours pas résolu, il y a toujours des fuites de particules de métal.

Est-ce que la direction a vraiment la volonté de régler ce problème qui dure depuis des années ?

N'hésitez pas à vérifier vos véhicules et à remonter le problème aux élus CGT de vos secteurs.

Service Paie 4.0

Les élus CGT sont régulièrement interpellés pour intervenir sur des anomalies ou d'éventuels oublis récurrents sur les fiches de paie.

Lors du dernier CSE, cette problématique a été signalée par les membres CGT. La direction a confirmé que ce service n'était plus joignable par téléphone mais seulement par mail.

Par conséquent, même en cas d'urgence, la réponse se fera également par mail. Autant dire que l'attente peut être longue !

Depuis quelques années, les services paie Renault France ont été centralisés à Cléon au détriment des salariés qui avaient la possibilité d'avoir un interlocuteur direct en local.

Pour quel résultat ?

Aujourd'hui, en 2021 la règle Renault est toute simple : débrouillez-vous, à vos écrits et tant pis pour l'attente. Est-ce cela que l'on appelle la nouvelle aire de communication !

Bravo le service 4.0 !



Désormais, vous ne pouvez contacter le service paie qu'à l'adresse mail suivante : 11700@renault.com

SOS Plombier



Alors que le départ du plombier de l'usine en DA allait de soi, la direction comme d'habitude traîne des pieds pour le remplacer en interne.

Le manque criant d'entretien dans les installations sociales est une évidence (pas assez de douches dans beaucoup de vestiaires, lavabos sans eau chaude, urinoirs bouchés, etc....).

Pourtant le service RH n'a pas anticipé que ces désagréments pourrissent le quotidien des salariés du site et préfère prendre un prestataire plutôt que d'avoir un plombier « maison » connaissant les lieux et qui réagirait plus rapidement.

SOS Pompier

Déjà au CSE du 30 janvier 2020, la CGT était intervenue pour que le service « pompier » soit renforcé.

La main sur le cœur le service RH avait assuré qu'il mettrait tout en œuvre pour régler ce problème en recrutant en interne.

Un an plus tard, les belles promesses se sont envolées et l'unique pompier de l'usine qui met la sécurité au centre de ses priorités attend toujours du renfort !

Des volontaires, il y en a ! Seulement les responsables de production freinent le départ de ces salariés car la sécurité est une priorité... mais le RO en est une autre.

