

En 2021 comme en 2020,

Baisse d'activités et chômage partiel ne sont pas dus à la Covid mais au plan d'économies de 2 milliards € !

Lors du premier confinement de mars 2020, la direction a présenté la focalisation de l'activité sur les projets « prioritaires » comme une conséquence de la situation sanitaire.

Mais le bilan final de l'activité 2020 comme les perspectives pour 2021 démontrent une chose : l'impact de la Covid ne représente qu'une très faible part de la baisse d'activités constatée sur les bancs Moteur comme dans d'autres secteurs. La majeure part de la baisse ainsi que l'instauration du chômage partiel durable depuis la fin d'année 2020 sont une des conséquences du plan d'économies de 2 milliards d'euros (dont le montant a été annoncé mi-février 2020, soit avant la crise Covid).

Une justification bien floue du chômage partiel dans l'ingénierie...

La semaine dernière, la direction a présenté ses justifications de la poursuite du chômage partiel, notamment dans l'ingénierie.

Elle n'a pas pu faire de lien entre la crise sanitaire et la poursuite du chômage dans nos secteurs. Comme le montre le slide ci-dessus, elle lie la réduction de la charge au 1^{er} semestre 2021 uniquement aux choix découlant du plan d'économies : réduction de la diversité, priorisation des activités liées aux sorties des projets (au détriment du Métier et de l'innovation) et priorisation sur les projets vitaux. En 2020 déjà, l'impact de la Covid sur le budget de l'Ingénierie Mécanique avait été bien plus faible que celui du plan d'économies comme l'avait indiqué M. Brunet dans sa présentation du 17 décembre 2020, voir ci-contre.

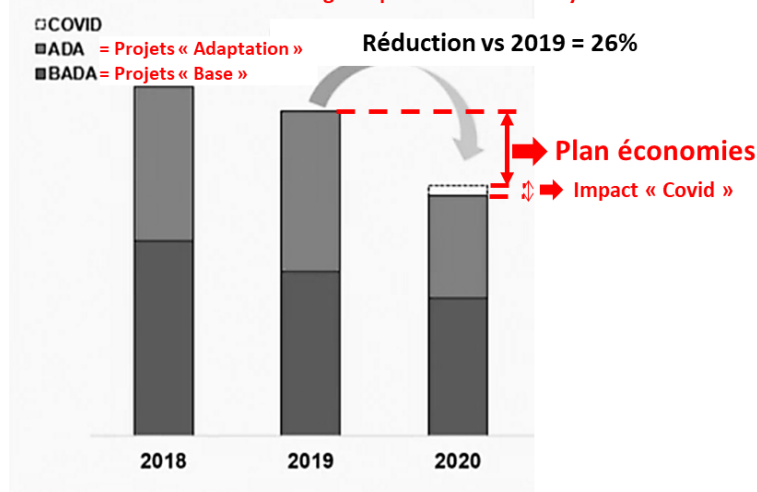
Extrait présentation direction CSE extra 1^{er} février

Plusieurs facteurs participent à la réduction de la charge de l'ingénierie sur le premier semestre :

- Réduction naturelle de la charge en 2021, due à la **réduction de la diversité et de la complexité des projets** à développer qui génère une baisse du budget de la R&D en 2021
- La **priorisation des activités liées au « line-up »** (activités directement liées au développement des projets et donc des revenus futurs) par rapport au « non line-up » (activités de support ou liées à l'animation vie série)
- À l'intérieur du « line-up » la **priorisation de l'activité sur les projets vitaux**

Budget Ingénierie Mécanique

En rouge => précisions CGT-Lardy



Pour les nouveaux projets, il est urgent de donner les moyens de travailler correctement

Le projet Diesel EU7 étant gelé, le travail se concentre cette année sur le développement des versions Essence et Hybrides basées sur le HR12. Mais dès 2021, il faut engager les travaux sur la version HR18, les hypothèses d'évolution du HR12 et les alternatives au Diesel pour EU7. La façon dont la direction envisage de le faire soulève de nombreuses inquiétudes dans les équipes de terrain : externalisation d'une bonne partie des études DEA-MM pour HR18 (avec moteurs chez les fournisseurs de système d'injection pour qu'ils fassent eux-mêmes les études) et [HR]EVO, suppression de boucles de développement sur HR18 avec des hypothèses de travail de simulation en lieu et place des essais sur moteurs pour les phases amont-MAP.

Clairement, cette voie dictée par les objectifs de réduction de coûts annonce de nouvelles dégradations : il faudra faire encore plus, avec moins de moyens et encore plus vite.

La direction doit revenir à la raison et fournir des supports d'essais, des créneaux bancs et des objectifs de planning atteignables. Cela permettra de réaliser un travail de qualité tout en assurant de l'activité durable pour les secteurs d'Essais fortement menacés aujourd'hui.



Ne nous laissons pas faire, faisons-nous entendre !

Signons et faisons signer la PETITION

« Je défends les emplois et les activités du site de Renault-Lardy (91) »

Déjà plus de 400 signataires du site de Lardy et 800 soutiens extérieurs !

Pour une signature de la pétition en ligne :
scannez le QR-code :



ou allez sur :

<https://forms.gle/yFprWpQECsNvsior8>

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)

3 luttes actuelles éclairantes

Malgré le contexte sanitaire et économique, 3 luttes actuelles sont éclairantes pour la situation et l'avenir des salariés, en France comme ailleurs dans le monde.

Total-Grandpuits

Les raffineurs de Total-Grandpuits (77) sont **en grève depuis plus d'un mois** pour sauvegarder 700 emplois menacés par l'arrêt de la raffinerie (200 directs et 500 indirects) et sa reconversion en plateforme de production de biocarburants et bioplastique. Total utilise en réalité le prétexte de la transition écologique pour menacer des emplois et délocaliser l'activité en Afrique. Rien d'autre que du « **greenwashing** » au service des dividendes et des actionnaires. Cette stratégie a bien des ressemblances avec ce que les constructeurs automobiles promeuvent par leur transition vers l'électrique sans questionnement sur les problèmes environnementaux posés par la production d'électricité, les matières premières des batteries et leur recyclage.

Pour soutenir les grévistes de Total, poursuivons les actions de solidarité, dont la collecte en ligne :

<https://www.cotizup.com/raffineursgpgsggvenlutte>



Sanofi

La direction de Sanofi vient d'annoncer un nouveau plan qui s'inscrit dans la restructuration annoncée en juin 2020. Le laboratoire avait alors dit vouloir supprimer jusqu'à 1 700 emplois en Europe, dont un millier en France. 364 postes seraient supprimés dans la Recherche et Développement (R&D). Le site de Strasbourg serait abandonné par Sanofi. Les recherches en neurologie et ses maladies rares seraient définitivement abandonnées en France et transférées aux USA. Le site de Chilly-Mazarin subirait de lourdes pertes (autour de 150 postes supprimés). Tous ces plans sont des énormes gâchis financiers, scientifiques et sociaux. Le retard concernant le vaccin anti-Covid chez Sanofi en est une des conséquences les plus choquantes aujourd'hui.

La mobilisation se construit depuis plusieurs semaines et un débrayage a eu lieu hier 8 février devant le centre de R&D de Chilly-Mazarin, des élus CGT-Lardy y étaient présents pour apporter leur soutien et témoigner de la **volonté délibérée du patronat de frapper la Recherche&Développement dans tous les secteurs, au péril de l'emploi et de la santé ou de l'environnement.**

PSA Kenitra (Maroc)

Le 27 janvier 2021, les ouvriers de l'usine PSA de Kenitra (usine ouverte il y a 18 mois pour produire la nouvelle 208) se sont mis en **grève pour des augmentations de salaires et l'amélioration des conditions de travail.** Leur salaire est l'équivalent de 240 euros par mois et ils produisent une voiture vendue plus de 20 000 euros en Europe ! Face à la politique de mise en concurrence des salariés entre eux menée par la direction de Stellantis (alliance PSA-Fiat), ils ont reçu le soutien de la CGT-PSA qui a distribué un tract dans tous les sites du constructeur en France. **Un tract qui prévient les salariés du piège de la division entre travailleur et affirme que, par-delà les frontières, nous avons tous les mêmes intérêts face aux actionnaires.**

Nous vous tiendrons au courant des avancées obtenues par les grévistes quand les informations, bloquées par le gouvernement marocain, seront parvenues.