



Renault Lardy



Renault Lardy

Contre le plan d'économies de Renault qui menace nos emplois, nos compétences et nos salaires, Renault et sous-traitants, il faut hausser le ton !

La CGT et SUD-Lardy appellent les salariés du CTL, Renault comme sous-traitants, à se mobiliser nombreux :

Débrayons jeudi 4 mars à 10h

RDV devant le CTL (ou en ligne par TEAMS)

Pour vous connecter à distance, [Cliquez ici pour participer à la réunion](#)

1/ Casse de l'emploi

☞ Déjà **518 emplois supprimés** à Lardy depuis début 2020, dont 427 salariés sous-traitants qui paient un **très lourd tribut** au plan d'économies (licenciements, ruptures conventionnelles, chômage partiel de longue durée).

☞ **Pression qui monte** pour trouver des « volontaires » pour le plan de départs (objectif : 1900 salariés dans l'ingénierie, probablement 150 à Lardy). D'après les premiers retours, il n'y aurait pas assez de volontaires et ce serait une des raisons de l'élargissement du chômage partiel.

☞ De nombreux salariés n'ont **pas de visibilité** sur leur activité à horizon de 3 à 6 mois (charge de travail, plan de charge des moyens d'essais). Leur hiérarchie et RH ne leur donnent souvent pas d'aide pour trouver un autre poste si le leur est supprimé. Les laisser dans l'incertitude quant à leur avenir, ce n'est pas acceptable ! La direction doit les accompagner dans leur recherche de poste de travail.

☞ **Menaces sur l'avenir même du site.** A horizon de 3 à 5 ans, les activités traditionnelles du site (développement des moteurs thermique et essais) vont drastiquement diminuer ou être délocalisées. Pour l'instant, la direction n'a annoncé aucun projet d'envergure à Lardy pour les compenser, malgré nos demandes répétées.

2/ Chômage partiel imposé en dépit de l'activité réelle

☞ Jusqu'alors, 40% des salariés du site étaient en chômage partiel le vendredi. Pour des raisons uniquement **financières**, la direction a décidé de mettre **tous les salariés** au chômage partiel jusqu'à mi-août (à quelques rares exceptions près) ! Même les salariés qui travaillent sur les projets « prioritaires » (HR12 et hybrides).

☞ Pour maintenir les jalons sur ces projets urgents, des aménagements divers et variés sont envisagés (chômage le lundi pour certains, exceptions pour les missions puis « rattrapage » les semaines suivantes...) mais, dans bien des cas, **il sera demandé aux salariés de faire le travail de 5 jours en 4.** C'est inadmissible. Attention à ne pas rentrer dans le jeu de la direction en lui montrant qu'on peut passer l'activité avec 20% de temps en moins ! La direction saura s'en souvenir pour la suite...

☞ Des **CTI ponctionnés** pour le chômage partiel, **3 jours imposés** entre le 12 avril et le 7 mai.

3/ Pas d'augmentation des salaires en 2021 (ni générales, ni individuelles)

☞ Uniquement des mesures d'ancienneté, quelques passages coeff 400 et passages cadres et un saupoudrage de primes...



Pour dire STOP aux choix de la direction, pour exprimer nos désaccords, retrouvons-nous nombreux jeudi 4 mars à 10h devant le CTL

Compte-rendu CSE Lardy du 24/02/21

Mercredi dernier, le directeur de la Mécanique, Ph. Brunet, est venu présenter en réunion de CSE-Lardy les perspectives de sa direction pour les années 2021-2023.

1/ Projets des années à venir :

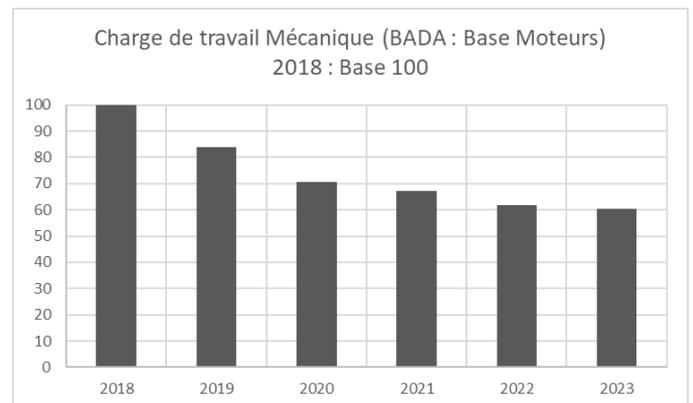
- **Moteurs thermiques ou faiblement hybridés (48V)** : seulement un moteur essence pour la marque Renault et ce serait le dernier si le gel du moteur Diesel pour EU7 se transforme en arrêt définitif. Dacia garderait des bases « thermiques » pour plusieurs années encore
- **Moteurs hybrides (rechargeables ou non)** : ils représenteraient une grande partie de la charge de travail jusqu'à 2025 au moins avec 3 versions basées sur 2 moteurs thermiques Essence.
- **Moteurs électriques et batteries** : 4 projets, notamment pour les véhicules annoncés récemment (Megane et R5).

2/ Localisation des activités :

- Les activités Essence Injection Directe (GDI) seront progressivement basculées au RTR (Roumanie) en prévision de la disparition programmée des Injections Indirectes avec les normes de dépollution.
- Les projets « Electrique abordable » (batteries moins de 50 kWh) seront achetés à l'extérieur. D'après la direction, il s'agirait de faibles volumes et « *notre structure de développement et de fabrication ne seraient pas compatibles avec les prix exigés* ».
- Seule la technologie E-Tech assurera l'activité du site de Lardy dans les 3 à 5 années à venir. Le directeur a indiqué que, sans cette technologie, la situation de l'Ingénierie Mécanique de Renault et du site de Lardy serait déjà tout autre.

3/ Evolution de la charge de travail

A Lardy, l'activité de l'Ingénierie Mécanique est axée sur les projets « Base » (les projets « Adaptations » étaient développés en Espagne ou en Roumanie). Depuis le pic d'activités de 2018, en lien avec la sévèrisation des normes de dépollution, la baisse a été très forte, surtout depuis l'instauration du plan d'économies de Renault en 2020. La baisse se poursuivrait en 2021-22-23. La charge de travail atteindrait seulement 60% du niveau de 2018 !



4/ Emploi

La chute a été brutale en 2020 pour les salariés sous-traitants. 1/3 des salariés sous-traitants de l'Ingénierie Mécanique ont été « remerciés » en 2 ans et il y aurait de nouveau une baisse de 10% en 2021. L'objectif de départs « volontaires » pour la DEA-M est de 226 salariés Renault, dont 65 salariés de Lardy (soit 15% de l'effectif de la DEA-M à Lardy). Le directeur, comme la responsable RH présente à la réunion, ont refusé d'expliquer ce qu'il se passerait si ces objectifs n'étaient pas atteints.

Notre point de vue :

Nous notons un certain nombre d'activités qui sortent de Lardy : les projets « Electrique abordables » externalisés, l'Injection Directe GDI vers la Roumanie. Nous notons également des activités qui ne viennent pas à Lardy : les études sur le recyclage des batteries à Flins, la pile à combustible Hydrogène à VSF.

Nous pensons qu'il doit y avoir du travail pour tout le monde. Les questions de motorisation et de dépollution sont au centre du débat technique et démocratique, Renault devrait y mettre les moyens humains et financiers plutôt que de trancher dans les budgets d'innovation. Ce qui commande les choix faits aujourd'hui, ce n'est pas la crise Covid ou la transition vers l'électrique mais le plan d'économies de 2 milliards d'euros pour 2023 et 3 milliards d'euros pour 2025.

Dire que le site tient aujourd'hui grâce à la technologie E-Tech, c'est sous-entendre qu'il est menacé une fois qu'elle sera remplacée par du 100% Electrique qui ne représente qu'une faible part des activités de Lardy malgré l'existence de plusieurs projets « Electrique » chez Renault.

Le directeur de la Mécanique n'a pas répondu à nos inquiétudes sur l'avenir du site. Que va-t-il se passer après ces 3 à 5 années où l'activité est assurée ? Pour réclamer des réponses, il faut que nous haussions le ton en participant nombreux (sur site ou par TEAMS) au débrayage de jeudi 4 mars. D'autant plus que Mme Calvo, directrice de la DEA-T, viendra présenter en CSE de Lardy fin mars sa vision des bancs et moyens d'essais de Lardy. Et dans cette direction-là, de l'inquiétude il y en a également beaucoup, avec déjà plus de la moitié des bancs fermés à Lardy !