

## Transition « écologique » ou poursuite de la course aux profits ?

# Il faut de vraies reconversions et des investissements réels à Lardy

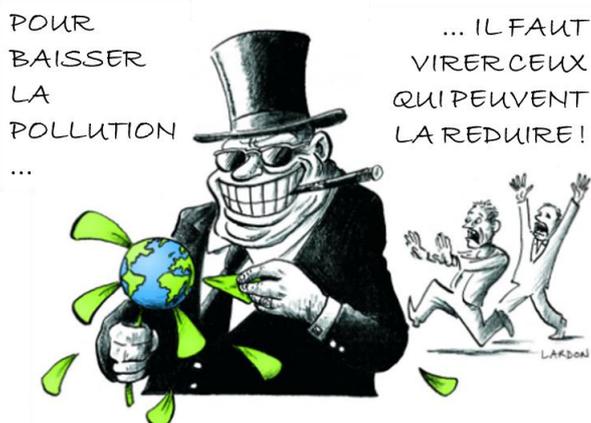
Alors que la question de l'impact environnemental de l'automobile est centrale, les constructeurs sont en train de réduire massivement les effectifs dans la Recherche & Développement, sous prétexte des coûts engendrés par la transition vers l'électrique.

Ils se contentent de jouer sur la menace de dizaines de milliers de licenciements pour faire pression sur des gouvernements qui ne pensent qu'aux « *normes de pollution* » pour orienter la production et la consommation. Ces choix nous conduisent dans le mur, que ce soit socialement ou écologiquement.

Les salariés en ont assez de payer toutes les crises, les financières comme les écologiques. Ceux de l'automobile doivent réclamer le maintien de tous les emplois actuels par de vraies reconversions pour les métiers qui se transforment et des investissements réels sur leurs sites : c'est le seul moyen de travailler efficacement pour préserver l'environnement.

### « No future », vraiment ?

La direction Renault s'appuie sur la fameuse transition « écologique » pour faire régner un climat d'incertitude pour nos emplois. Sous prétexte de cette mutation, elle ne donne aucune perspective aux salariés du site. Pour ceux à qui elle a supprimé de l'activité avec la **réduction drastique de la gamme et des projets**, c'est l'inquiétude quant à l'avenir professionnel à court terme. Pour ceux que la direction **surcharge de travail avec les projets ultra-prioritaires thermiques et hybrides**, c'est une inquiétude à plus moyen terme mais tout aussi concrète : la hiérarchie les oblige à rester sur leurs postes pour travailler sur les HR12 et HR18 mais ne leur dit rien sur l'après-« thermique ». Combien y a-t-il eu de reconversions réelles vers l'électrique ? Combien de postes ont-ils été créés ces dernières années sur ces sujets ? Quelques-uns, mais largement pas assez.



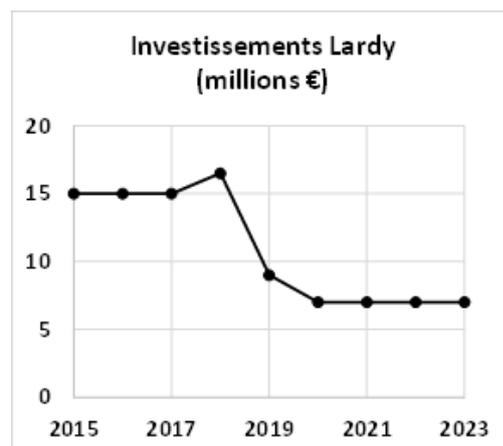
700 emplois détruits depuis 2018 au Centre Technique de Renault-Lardy, spécialisé dans les motorisations et la dépollution automobiles

### Sans investissements sur le site, les promesses de reconversions sont du vent

Parce que pour nous donner de réelles perspectives professionnelles, il faudrait de **vrais investissements** pour mettre à niveau les moyens actuels et créer de nouveaux moyens d'essais. Or, les chiffres fournis par la direction en CSE montrent **une division par 2 des investissements** sur ces sujets à Lardy dans la période actuelle par rapport à la période 2015-2018, voir graphique ci-dessous.

Comment envisager une reconversion sérieuse des moyens d'essais de Lardy avec un budget d'investissements de 7 millions d'euros/an, notoirement insuffisant ? De l'aveu même du directeur de la DEA-TV, A. Caron, en Commission de Proximité le mois dernier, **il faut un budget supplémentaire**, notamment pour les bancs électriques.

A Lardy, il y a aujourd'hui 6 bancs Moteur Electrique (BME), 1 banc Groupe Moto-Propulseur Electrique (GMPE) et 6 bancs Electronique De Puissance (EDP). A titre de comparaison, il y avait, au plus fort de l'activité « thermique », pas moins de 90 bancs Moteur Thermique en fonctionnement en 2018 !



## Externalisation, délocalisation, etc. : l'électrique est un prétexte pour accélérer les mauvais coups

Tous les ans, 11 millions d'euros sont dépensés par la direction pour externaliser des essais électriques. Renault a étudié un projet de construction d'un bâtiment entier dédié aux essais électriques à Titu, le centre RTx de Roumanie (avec 4 bancs BME et 4 bancs EDP). Si ce projet (dénommé Titu Phase IV) a été « durablement gelé » pour de raisons budgétaires d'après les dires du directeur DEA-TM, 1 banc EDP et 1 cage CEM (Compatibilité Electro-Magnétique) sont toutefois en cours de construction sur ce site.

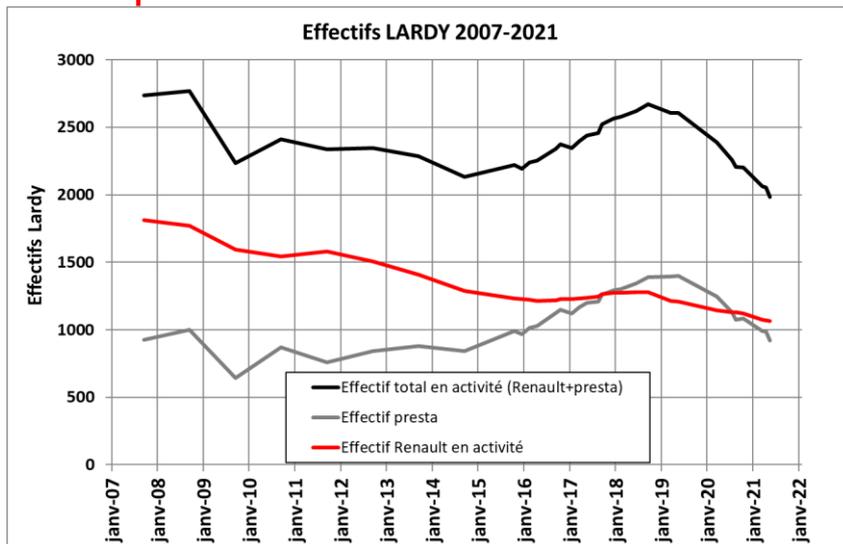
Pour certains types d'essais comme ceux réalisés sur les Bancs d'Organes Electriques, 80% de l'activité est externalisée. Pour les essais EDP, ce serait 50% de l'activité externalisée.

Cela voudrait dire que, pour la plupart des bancs électriques, entre les projets dans les RTx et les essais externalisés, il faudrait doubler le nombre de bancs d'essais. Alors pourquoi refuser d'envisager leur construction à Lardy ?

### Il faut nous reconvertir et pas nous faire partir

Des compétences, des bâtiments, des pistes d'essais, il y en a à Lardy. Quand la direction donne les moyens humains et matériels de le faire, les salariés sont transférés sur des postes en lien avec l'électricité et tout se passe bien.

Il n'y a donc aucune raison technique de réduire encore les emplois de Renault et de sous-traitants. Il ne s'agit que d'une des conséquences de l'appétit démesuré de profits de nos patrons et des actionnaires auxquels ils obéissent.



Depuis octobre 2018, ce sont près de 700 emplois qui ont été détruits à Lardy (470 sous-traitants et 220 salariés Renault). Et la direction annonce encore un plan de 2000 suppressions de postes dans l'ingénierie, ce qui impliquerait des départs se comptant en centaines sur le site.

### Nous ne devons plus les laisser faire

La direction veut poursuivre son entreprise de casse sociale avec un nouveau plan triennal 2022-2024 qui donne lieu à des réunions avec les syndicats. Elle veut faire croire qu'il s'agit de négociations alors qu'elle menace de ne pas attribuer d'activités industrielles si les syndicats refusent de donner leur consentement à de nouvelles suppressions d'emplois et à des reculs sociaux (blocage des salaires et flexibilisation à outrance du temps de travail).

Face à ce chantage, ce n'est pas dans ces réunions que nous obtiendrons quelque chose (la prochaine a lieu aujourd'hui mardi 12 octobre). Pour répondre vraiment à ces attaques, il faut que nous soyons plus nombreux et plus déterminés dans nos mobilisations.

La semaine dernière à Cléon, 600 salariés ont débrayé : ils ont décidé à l'unanimité de rappeler à des débrayages cette semaine. Dans l'objectif d'être plus nombreux et de construire un mouvement de grève pour contrer les mauvais plans de la direction. Dans d'autres usines, il y a aussi des réactions.

Jeudi dernier, nous étions 80 à Lardy pour échanger sur les mesures annoncées par la direction et sur le mouvement à construire. Nous le savons, il y a bien plus de salariés sur le site qui sont mécontents des dernières annonces et qui sont inquiets pour leur avenir. Et si la peur et la résignation les éloignent aujourd'hui des mobilisations, l'entrée en lutte des salariés des usines ou des attaques directes (comme l'externalisation de la maintenance des moyens d'essais) peuvent changer cette situation de façon massive et brutale.

Alors, continuons les discussions dans les bureaux et organisons-nous pour mettre un « stop » à la régression sociale et pour exiger de véritables reconversions pour tous les salariés du site, qu'ils soient Renault ou sous-traitants.

