

Une décision ni technique ni « écologique » mais financière !

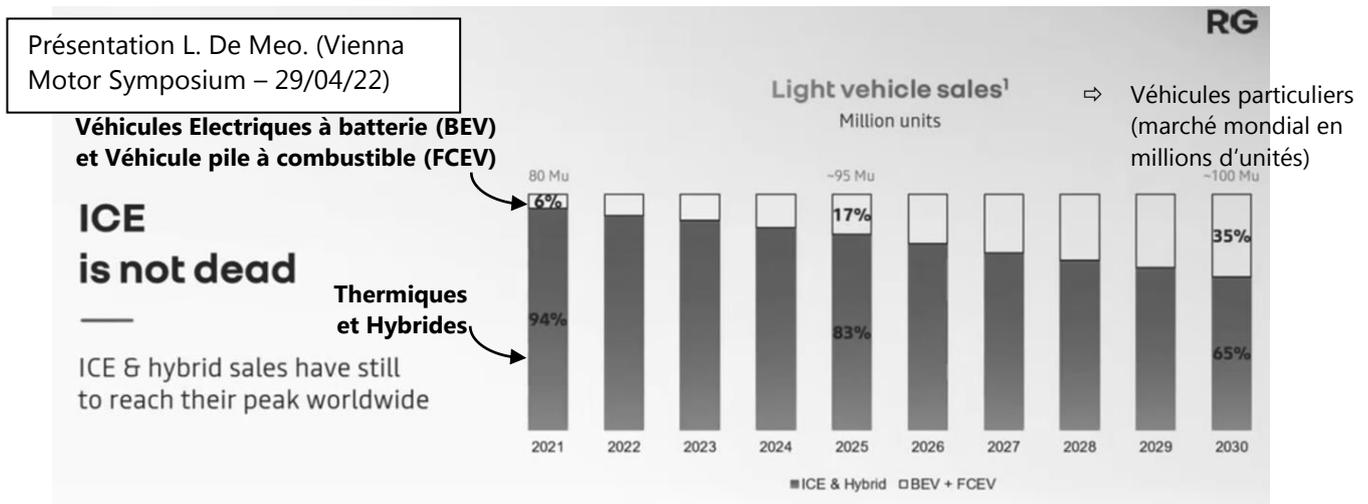
27/09/22

Le 11 décembre 2021, le directeur de l'Ingénierie Mécanique a officialisé la fin des développements des moteurs Thermiques et Hybrides en France et leur délocalisation vers l'Espagne et la Roumanie. Il s'agissait des conséquences d'un plan encore caché à l'époque : la découpe du groupe Renault en plusieurs « entités » dont l'une serait dédiée aux développements et fabrication des moteurs Therm&Hyb (« Horse ») et une autre serait dédiée au développement de la chaîne de traction Electrique et à la fabrication des véhicules et moteurs électriques (« Ampère »).

Une délocalisation cachée sous le vernis de la transition écologique

La direction générale a présenté ces choix comme découlant naturellement de la fin du thermique en Europe pour 2035, tentant de la faire passer comme une fatalité technique et écologique.

Mais, dès le départ, il est apparu qu'il s'agissait d'une **décision financière** puisque les pays qui vont reprendre une grande partie des activités d'ingénierie (Espagne et Roumanie) font eux aussi partie de l'Union Européenne ! Et si l'électrique est la voie choisie par plusieurs pays dans le monde pour l'avenir, **la part du marché mondial qu'occuperont les motorisations Thermiques et Hybrides sera loin d'être négligeable, même en 2030 et au-delà**. C'est d'ailleurs L. De Meo lui-même qui l'a présenté au dernier Symposium « Moteurs » de Vienne (vidéo disponible sur l'intranet Renault) avec cette phrase en exergue : « ICE is not dead » (« le moteur à combustion interne n'est pas mort »), voir slide ci-dessous.



Les conséquences pour le site de Lardy

Travailler sur les véhicules à batterie électrique, c'est l'évidence pour un site comme Lardy. Mais « *mettre tous ses œufs dans le même panier* » en ne travaillant que là-dessus, c'est une orientation qui n'a rien de positif. **C'est décider de supprimer des dizaines d'années d'expérience sur le thermique et l'hybride, s'interdire de travailler sur les carburants synthétiques et l'hydrogène pour moteur à combustion interne et n'envisager pour l'instant aucune activité sur l'hydrogène pour pile à combustible.**



D'après la présentation de L. De Meo lui-même, ne faire que de l'électrique à Lardy, c'est passer d'une **situation actuelle où nous travaillons sur 100% du marché mondial** (thermique, hybride et électrique) à une **situation en 2030 où ne travaillerons que sur 35% du marché mondial** (uniquement électrique) !

Les 215 à 295 suppressions d'emplois que la direction a annoncées pour les années à venir lors de l'Amphithéâtre Lardy de fin juin 2022 ne sont pas liées à une ingénierie surdimensionnée par la mégalomanie

de C. Ghosn (comme l'a sous-entendu le RH France) mais bien par le fait de réduire drastiquement le champ des possibles pour le site.

Certains salariés pensent que le 100% électrique ne sera pas possible, même à horizon 2030-35, à cause des problèmes d'infrastructure de charge, de production d'électricité, d'approvisionnement en matières premières pour les batteries. Ils se disent alors que Renault devra bien revoir ses plans et que le thermique et l'hybride ne sont pas finis à Lardy. En réalité, Renault a un « plan B » en cas d'insuccès du 100% électrique : s'appuyer sur ce qui fera fait dans « Horse » pour combler les manques. **Mais, plan A ou plan B de la direction, rien ne sera fait à Lardy !**

C'est la course au profit qui est à l'origine de ces choix destructeurs

Dès décembre 2021, le directeur de la Mécanique avait indiqué qu'il lui fallait adapter la localisation des activités **pour respecter l'objectif des baisses drastique de budget** : « *optimiser la localisation des activités : c'est-à-dire là où l'activité a le plus de valeur ajoutée, y mettre les ressources qui ont le maximum d'expérience, de know-how et qui sont aussi, par la même, les plus chères ; et donc, tout ce qui est « technologies stabilisées », de les mettre là, autant que possible, où la main d'œuvre est moins chère.* »

Autre exemple lors de l'Amphi DEA-M de mi-année (11 juillet 2022), on nous explique que, comme il n'y a pas assez de départs de salariés en France et trop de départs dans les RTx, l'objectif de réduction de "coût moyen de l'ETP par an" n'est pas respecté, voir document issu de la présentation direction ci-contre ! **Cela veut bien dire qu'il n'y a pas qu'un objectif de suppressions d'emplois en France mais que, s'il y a trop de départs en Roumanie et en Inde, il faudra faire partir encore plus du monde ici !**

01 - INTRODUCTION: PERFORMANCE

KPI		Description	'22 Visibility @ End Q2
PERFORMANCE	Annual budget	M€	😊
	Nb PayRoll	CORP	😐
		RTX	😞
	FTE cost	CORP	😐
WW		😞	

Nos salaires stagnent, les prix des voitures s'envolent : la différence, c'est dans le profit !

Mais si nos salaires sont si élevés, comment explique-t-on qu'il soit de plus en plus inimaginable pour nous d'acheter une voiture neuve ? Tout simplement parce que le prix des véhicules neufs (électriques mais pas uniquement) a explosé depuis ces 3 dernières années. Il suffit de voir l'évolution du prix des différentes générations de Megane (ramené au SMIC brut mensuel de l'année de sortie du véhicule) : **il fallait une année de SMIC brut pour acheter les 4 premières générations de Megane, il faut quasiment 2 années pour la dernière !**

Le coût des matières premières peut expliquer une partie de cette hausse mais c'est surtout l'augmentation des technologies (dans le véhicule mais aussi le moteur) qui en explique l'essentiel. Et c'est justement le fruit de notre travail d'ingénierie.

La « haute valeur ajoutée » dont parlent nos patrons se retrouve directement dans la marge opérationnelle de Renault et dans les profits qui seront versés aux actionnaires.

Décision du Lardy 100% électrique, pression sur les emplois et les salaires avec le jeu de la concurrence internationale ou envolée des prix des véhicules : ces éléments peuvent paraître sans lien entre eux. Pourtant, ils ont une seule origine : la recherche de profits qui semble s'accélérer sans fin.

Pour défendre nos emplois, nos conditions de travail et nos salaires, il est important de comprendre ces mécanismes et d'en discuter largement autour de nous. N'hésitez pas à partager vos réflexions et avis par mail ou en échangeant avec des élus CGT.

