



11/07/23



La direction Renault cherche à diviser

La CGT unit !

Les syndicats CGT de Cléon, de Douai, de Maubeuge et de l'Ingénierie Lardy se sont réunis mercredi 28 juin à Douai pour échanger sur la situation avant le transfert à Ampere, qui va concerner la majorité de leur site respectif.

Lors de cette première réunion d'échanges et de travail, ils ont affirmé que la volonté exprimée par la direction de Renault de scinder le groupe en plusieurs entreprises n'entamerait pas la solidarité et l'union nécessaires pour défendre les intérêts de tous les travailleurs (embauchés et « précaires »).



Chaque syndicat a partagé la situation actuelle de son site :

- **Douai** : le **chômage partiel est massif** sur l'usine depuis le début de l'année. Seule la Megane Electrique est produite à Douai pour l'instant et les objectifs de 60 000 véhicules par an ne seront très probablement pas atteints. Les concessions ont été remplies au début de la commercialisation mais, maintenant, les ventes ne suivent pas... A force d'imposer des semaines de chômage, l'ensemble des compteurs Temps des salariés se vident. De plus, les jours de chômage sont annoncés avec des **délais de prévenance qui se réduisent comme peau de chagrin**, les syndicats sont convoqués par TEAMS pour que la direction leur annonce le planning de production.
- **Maubeuge** : la situation est à l'opposée pour ce site qui produit le Kangoo, ce sont des **postes de travail surchargés quand il y a des pièces à monter** ! De 110 000 à 120 000 véhicules devraient être produits cette année (90 000 prévus initialement) avec jusqu'à 46 véhicules produits à l'heure. 75% de la production est encore thermique et 25 % électrique récemment.

**BREAKING NEWS**

Le Président de Renault, J.-D. Senard aux rencontres économiques de « La Tribune » :

**« Le moteur Thermique va continuer à vivre pendant au moins 70 ans »**

Les carburants alternatifs « ramenés à 1 à 1.5 €/ L, les grands experts qui nous accompagnent disent que c'est possible » et « cela va arriver plus tôt qu'on ne le croit : peut-être que dans 4, 5, 6 ans, on y sera ».

Et il poursuit en disant qu'il faut préparer une alternative au 100% Electrique en 2035 en Europe « si nous avons le moindre doute sur le fait d'avoir toute l'énergie nécessaire, abordable et en quantité, sur les matériaux, les crises géopolitiques ». Et le plus « fort de café », c'est de dire qu'il va le faire pour « faire attention aux salariés du groupe et aux consommateurs ».

Mais alors, pourquoi avoir délocalisé l'ensemble des développements Thermiques et Hybrides vers l'Espagne et la Roumanie ? Pourquoi avoir revendu les connaissances, les compétences, les brevets, les technologies en partie à Geely et Aramco au sein de Horse ? Pourquoi se séparer de tous les salariés des RTx qui basculent dans cette entreprise **qui ne fait justement plus partie du groupe Renault** ? Pour les protéger ?

**Bien sûr que non, la seule chose qu'ils protègent, ce sont les profits. Et les seules personnes qu'ils défendent, ce sont les actionnaires !**

Trois samedis par mois sont travaillés en moyenne (8 sont obligatoires sur l'année par équipe), la direction a souvent recours à « l'overtime » (débordement des heures de de travail obligatoire, au moins 15 minutes en plus chaque jour). Avec les conditions de travail actuelles, **le climat social n'est pas bon**. Il y a un fort turnover, notamment chez les jeunes, car les salaires chez Renault ne sont pas les meilleurs du bassin d'emploi. Et ce sont les entretiens disciplinaires qui se multiplient pour une raison ou une autre. Face à cette situation, la CGT Renault ElectriCity Maubeuge a lancé un appel illimité à la grève depuis janvier sur la question des conditions de travail. Les salariés s'en saisissent pour exprimer leur ras-le-bol, notamment pour les samedis obligatoires et les overtimes déviés de leur origine.

- **Cléon** : en deux ans, **600 CDI ont été supprimés** sur le site et, en quelques années, **plus de 1500 intérimaires ont été mis au chômage**. Il n'y a plus qu'un moteur Diesel et une boîte de vitesses produits (il y avait 3 moteurs thermiques + plusieurs boîtes de vitesses il y a encore 5 ans) et l'électrique (moteurs électriques de la Zoé et de la Mégane + quelques pièces pour les véhicules hybrides) ne remplace pas la perte. Pourtant, il faut toujours faire plus avec moins de monde. La filialisation Ampere et le changement de statut inquiète de nombreux salariés, dans toutes les catégories du personnel. Depuis un an, il y a eu des réactions de colère (des débrayages avec invasion du CSE, des grèves, des Assemblées Générales).
- **Ingénierie** : sur les sites de Guyancourt, Lardy, Aubevoye et Villiers-Saint-Frédéric, les dernières années ont été marquées par les **nombreuses suppressions d'emplois** (au travers des RCC 2022 et 2023 et de la mise à la porte de milliers de sous-traitants) ainsi que par l'externalisation forcée des salariés de la maintenance. A Lardy, les effectifs ont été divisés par 2 en moins de 5 ans et la transition vers l'électrique se passe sans plan de reconversion global et avec beaucoup d'inquiétudes sur l'activité qui sera menée en interne. Il y a des similitudes sur ce qu'il se passe en usine : certains secteurs voient leurs activités partir sans visibilité sur ce qui va leur être confié, et d'autres croulent sous le boulot. Dans les secteurs qui rejoignent Ampere Software Technology par exemple, des salariés sont « invités » à travailler le samedi (pas de samedis obligatoires imposés pour l'instant). Autre sujet d'inquiétude : le **recours massif au télétravail** isole de nombreux salariés et affaiblit les collectifs de travail.

**Plutôt que le chômage partiel sur un site et les samedis à répétition sur un autre, il faut le partage du travail entre tous !**

Obnubilée par la recherche du profit maximum et immédiat, la direction a imposé des dispositifs de chômage partiel qui lui coûte le minimum (auto-financement avec les congés des salariés) tout en surchargeant certaines usines.

Il y a même actuellement des embauches de CDI à Douai sous condition d'accepter d'aller travailler à Maubeuge tous les jours (80 km de distance) pendant plusieurs mois.

Face à cette logique patronale de profit, il faut imposer le partage du travail entre tous. Et, s'il y a moins de travail, la solution des travailleurs, c'est la réduction du temps de travail, pas les suppressions d'emplois !

**Echanger les informations, confronter les analyses et les points de vue, agir ensemble et proposer des mobilisations communes : voilà le programme de travail que se fixe la CGT, au niveau du futur Ampere mais bien sûr aussi au niveau du groupe Renault.**

**Car, si nous renforçons nos liens entre usines et centres d'ingénierie qui sont transférés dans Ampere, nous avons bien l'intention de maintenir et développer ceux que nous avons avec les usines et centres d'ingénierie qui restent Renault. Des représentants de la coordination des syndicats CGT de Renault étaient bien sûr présents lors de la réunion du 28 juin et ils contribueront à resserrer les liens entre tous les sites.**

**Renault, Ampere, prestataires, intérimaires :  
tous unis, tous solidaires !**