



## CSEC du 9 et CSE du 10 septembre 2021

### Minutes supplémentaires à l'UD :

La direction a communiqué sur un nouveau projet de minutes supplémentaire pour le secteur assemblage final. Le projet consisterait à rendre obligatoires pas moins de 26 minutes supplémentaires par jour pendant pratiquement 3 mois, soit du 4 octobre jusqu'à la fin de l'année !

Pour **Sud Solidaires** c'est inacceptable d'imposer autant d'heures supplémentaires obligatoires, la direction devrait trouver d'autres solutions de type organisation du travail, 2x8, SD, équipe supplémentaire ou autre au volontariat afin de réaliser ces véhicules ! **Sud Solidaires** rappelle que toutes les heures supplémentaires réalisées par les salariés représentent des emplois non réalisés par la direction malgré les besoins.

### Garnissage HD Passage de P2683 à P2980, une production compliquée pour l'un comme pour l'autre...

La gamme HD a connu un changement de produit au garnissage, ça a commencé jeudi 9 septembre aux préparations planche de bord, desserte et pour la logistique. À l'origine il était prévu de finaliser la production de la gamme P2683 entièrement et de « switcher » sur le nouveau produit. Seulement voilà rien ne s'est passé comme prévu, des problèmes avec plusieurs fournisseurs dont PKC, encore, ont contraint la direction du secteur à décycler plus d'une trentaine de cabines P2683.

Ces décyclages ont fortement perturbé la logistique, car elle était sur un passage direct d'une gamme à l'autre. Plusieurs autres difficultés ont été rencontrées jeudi par la logistique et le moins que l'on puisse dire c'est que cela a été chaotique. Vendredi certains problèmes se sont légèrement réglés en logistique mais cela s'est compliqué pour le secteur préparation portes avec cette fois en plus des manquants des problèmes de montage de certaines nouvelles autres pièces. En bref, c'est tout le secteur garnissage HD qui a été fortement perturbé par ce changement de produit et les conditions de travail d'un bon nombre de salariés étaient exécrables !

Pour **Sud Solidaires**, ce « switch » aurait dû se faire au volontariat sur les jours de chômage de cette semaine afin de faire tout ce travail de manière sereine et pas dans l'urgence ni dans l'insécurité totale !

Lors du CSE, la direction a émis l'hypothèse de nouvelles heures supplémentaires obligatoires vers la fin de l'année pour pallier au retard de production sur la gamme HD. Pour rappel la JNT du 8 octobre est supprimée pour la journée dite « de solidarité » et la direction envisage aussi de supprimer la JNT du 29 octobre qui serait travaillée pour tous les secteurs.

### • Information / Consultation sur l'implantation des préparations au Bat. K6D dans le cadre du projet E-MOB 2000 :

P. Curry a présenté l'aménagement du bâtiment K6D pour l'intégration du projet E-MOB 2000, l'intégralité des élus du CSE n'ont pas souhaité prendre part aux votes, car il y avait beaucoup trop d'informations manquantes notamment les taux de charges des opérateurs. Pour **Sud Solidaires** un autre problème a été remonté sur les normes INRS en matière de circulation qui ne sont pas appliquées. Selon P. Curry les normes appliquées sont celles de l'assemblage qui n'existent en réalité que dans ce secteur !

### • Information / Consultation sur le transfert des boîtiers PCM – ESCM au Bat. H dans le cadre du projet E-MOB 2000 :

**Sud Solidaires** c'est abstenu sur le sujet, car le poste n'a pas été évalué en terme de

taux de charge et c'est visiblement le « team leader » qui assumera en partie ce travail.

**ERRATUM :** Dans l'HEBDO Blainville l'édition « spéciale faisceaux », il est écrit un message de la direction très liquoreux sur la fin de l'activité C2F.

Certes tout n'est pas à jeter dans ce message et oui les faisceaux ont été plusieurs fois cités en exemple pour le « Volvo Way », ainsi que pris en exemple pour d'autres critères. Mais malgré cela, la direction a jugé bon de sacrifier sur l'autel du profit 400 emplois.

Lors de différentes réunions sur le sujet d'externalisation du C2F, les élus **Sud Solidaires** avaient demandé à C.LOYER pour quelles raisons l'entreprise voulait se séparer d'une activité qui a toujours répondu aux attentes. Celui-ci a répondu « pour qu'un arbre grandisse, il faut couper des branches même si elles sont saines ».

Concernant le reclassement des salariés, le discours de la direction était « aucun licenciement et nous ferons tout pour reclasser tous les salariés, nous avons 4 ans pour faire les choses bien ».

Sauf que, 4 ans plus tard tout ne s'est pas passé comme prévu et que la commission reclassement n'a pas fonctionné comme cela devait être. L'ensemble des salariés ont du se débrouiller plus ou moins par eux même ou sont toujours en recherche d'un poste, lâchement abandonné par la capitainerie du navire qui était en train de couler, mais ces salariés ont malgré tout répondu présent lors des divers problèmes de fabrications.

Pour **Sud Solidaires**, c'est dommage de voir certaines personnes ce réjouir de poser sur une photo, alors que ce sont pour certains les mêmes qui ont décapité le C2F pour le profit des actionnaires.

### **CSEC du 9 septembre :**

*Point sur l'activité commerciale, les impacts sur la production et la situation fournisseurs et stocks :*

L'usine de Batilly Renault Trucks a été arrêtée plusieurs jours et des semaines complètes à cause des semi-conducteurs. Il y a une bonne rentabilité sur les Renault Masters.

À Blainville, le carnet de commande D/D-wide est plein jusqu'à fin février 2022.

À Bourg, le carnet de commande est plein jusqu'en avril 2022. La prise de commande est stoppée, car il y a un risque de hausse des prix de matière première et il n'est pas possible de connaître cette augmentation à l'avance.

Selon la direction générale il n'y a pas de priorisation d'une marque par rapport à l'autre.

### **Groupe Volvo - Rapport sur le deuxième trimestre 2021**

Les pénuries de semi-conducteurs ainsi que d'autres matériaux de production ont entraîné des arrêts de production importants au cours du deuxième trimestre. Cela a eu une incidence négative sur les volumes et les coûts.

- Malgré cela, le groupe Volvo a réalisé une marge opérationnelle ajustée de 10,7%.
- Le chiffre d'affaires net s'est élevé à 90,6 milliards de SEK (environ 9,6 milliards d'euros) avec un bénéfice d'exploitation ajusté de 9,7 milliards de SEK (environ 970 millions d'euros).
- Le cash-flow opérationnel dans les opérations industrielles s'est élevé à 6 milliards de SEK (environ 600 millions d'euros)
- Volvo Group, Daimler Trucks et Traton Group ont signé un accord non contraignant pour installer et exploiter un réseau de recharge public électrique performant dans toute l'Europe.
- Après la clôture du T2, le produit de 19 milliards de SEK (environ 1,9 milliards d'euros) de la vente d'UD Trucks a été distribué aux actionnaires de Volvo.
- En juin, la voie du Groupe pour atteindre les objectifs de l'Accord de Paris sur le climat a été validée par l'initiative Science Based Targets (SBTi).

Pour **Sud Solidaires**, les 1,9 milliards d'euros de la vente d'UD trucks auraient pu être partagés et une part conséquente donnée aux salariés du groupe dont Renault Trucks fait partie au lieu de refile le magot aux seuls actionnaires.