

# Electrique, Hydrogène, Hybride : du boulot il y en a !

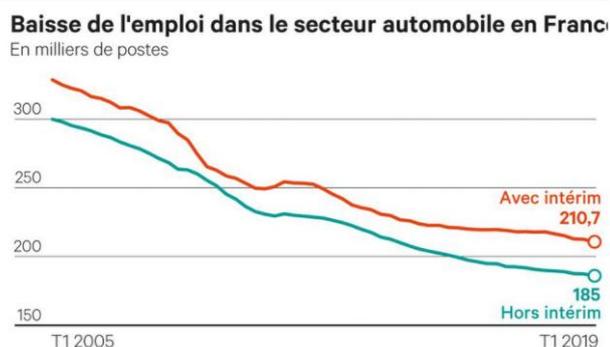
## Ce n'est pas l'électrique qui menace nos emplois, C'est la course au profit qui les détruit !

Fonderies, usines de montage et même Recherche&Développement : d'après les grands dirigeants patronaux, le passage à l'électrique menacerait à lui seul des centaines de milliers d'emplois dans le secteur automobile en Europe.

En réalité, ils utilisent aujourd'hui ce qu'ils présentent comme une « fatalité » technologique imposée par les politiques comme un levier pour : 1- opérer une rupture de gain de productivité (en soldant au maximum les structures directement liées aux moteurs Thermiques et en établissant de nouvelles liées à l'Electrique avec des droits sociaux rabaissés et des conditions de travail dégradées) ; 2- augmenter les prix quitte à rendre l'automobile inaccessible pour les « classes moyennes » ; 3- quémander des subsides étatiques en menaçant de détruire des centaines de milliers d'emplois si leurs demandes ne sont pas satisfaites.

### « C'est pas ma faute, c'est la faute à l'électrique », nouveau leitmotiv patronal

Depuis le début des années 2000, le nombre de salariés travaillant dans l'automobile baisse en France. En moins de 15 ans, ce sont plus de 100 000 emplois qui ont été détruits (soit -30%) d'après les chiffres de l'INSEE (voir graphique ci-contre tiré du journal Les Echos). Le coupable n'a pas été la transition vers l'électrique mais bien la **recherche de taux de profits plus importants** qui passent par la hausse des cadences, l'intensification du travail et des délocalisations vers des pays où les salaires sont plus faibles.



Dire que les menaces qui pèsent dans les années à venir sur nos emplois viennent exclusivement de l'électrique, **c'est un bon prétexte pour nos grands patrons**. Le raisonnement qui voudrait qu'il faille moins de monde pour produire une voiture électrique que pour produire un véhicule thermique ne repose que sur le fait d'en exclure la fabrication de la batterie. D'ailleurs, c'est bien **la crainte de baisse des profits** qui inquiète le plus les grands dirigeants de l'automobile comme le montre la dernière déclaration de C. Tavares, Directeur Général de Stellantis, sur le sujet en décembre 2021 : « Ce qui a été décidé, c'est d'imposer à l'industrie automobile une électrification qui ajoute 50% de coûts additionnels à un véhicule conventionnel. Il est impossible que nous répercutions 50% de coûts additionnels au consommateur final, parce que la majeure partie de la classe moyenne ne sera pas capable de payer. »

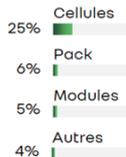
### Le Groupe Moto-Propulseur Electrique = le moteur électrique + l'électronique de puissance + la batterie

Ingénierie produit principaux couts : Chaine de valeur véhicule 5/5<sup>ème</sup>

D'après les chiffres de la direction (voir slide ci-contre), la batterie et « l'e-PWT » (moteur électrique, réducteur et Electronique de Puissance) représentent 50% du coût actuel d'un véhicule électrique.



**Electronique de puissance (EdP)** = électronique Haute Tension (véhicules Electriques et Hybrides). Regroupe l'**onduleur** qui transforme le courant continu haute tension de la batterie de traction en courant alternatif alimentant le moteur électrique, le **chargeur de batterie (HT)** et le **convertisseur DC/DC** (entre haute tension et réseau basse tension du véhicule).



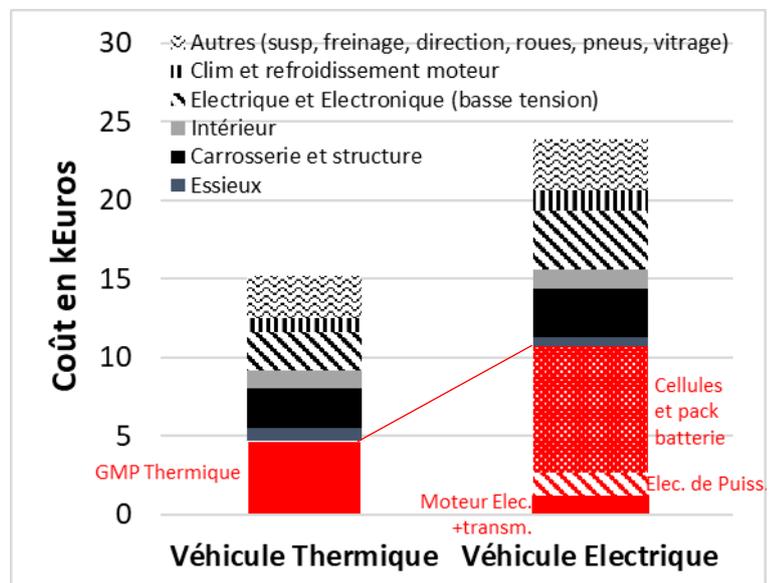


**La CGT Lardy** : syndicat de site pour tous les salariés du CTL  
RENAULT – PRESTATAIRES – INTERIMAIRES – APR – ETAM – CADRES.

Contact : [cgt.lardy@renault.com](mailto:cgt.lardy@renault.com)  
Facebook : [CGT.RENAULT.LARDY91](https://www.facebook.com/CGT.RENAULT.LARDY91)

A titre de comparaison, une étude du cabinet AlixPartners pour la Plate-Forme Automobile (regroupant les constructeurs et équipementiers) estimait que le coût d'un GMP thermique représentait 30% du coût d'un véhicule en 2019.

Cette étude estimait le surcoût d'un véhicule électrique à 59% en détaillant le poids de chaque sous-domaine (voir graphique ci-contre). Il y apparaît clairement qu'un GMP électrique (moteur + transmission) est bien moins cher qu'un GMP thermique. Mais dès que l'on prend en compte l'Électronique de Puissance et les batteries, le constat est totalement inversé.



## Des choix structurants pour l'avenir de nos emplois et du site

Lors de son passage en CSE extra à Lardy, le directeur de la Mécanique, Ph. Brunet, a confirmé que l'Électronique de Puissance représentait 2/3 du coût de l'ensemble « e-PWT » (moteur électrique, réducteur et EdP) et que Renault n'en contrôlait qu'à peine 7% de la chaîne de valeur (le reste étant dans le champ des équipementiers). Il a ainsi confirmé que Renault avait lancé un **projet d'internalisation d'activités** à ce sujet. Des salariés « Senior » pourraient être embauchés sur le sujet et des salariés travaillant actuellement sur les motorisations Thermiques et Hybrides pourraient se voir proposer des reconversions dans le domaine (en tant que « Juniors »). **Mais il n'a pas pu dire combien de postes seraient créés ni si l'activité serait développée à Lardy ou ailleurs.** Côté DEA-T, A. Caron a précisé que 2 à 3 nouveaux bancs EdP étaient prévus pour 2023.

De même, l'internalisation d'activités de recherche, de conception et de validation des cellules, packs et modules des batteries constituerait une preuve de la réelle volonté de Renault de nous reconverter. Mais là aussi, l'avenir est suspendu à des décisions telles que **l'implantation (ou non) d'un laboratoire de chimie des batteries à Lardy.**

Les choix structurants pour l'avenir de nos emplois à Lardy se prennent dans les mois à venir. Les salariés qui travaillent encore quelques années sur les moteurs Thermiques et Hybrides **ne doivent pas accepter que leurs métiers et compétences soient exploités jusqu'au bout sans avoir de garanties pour leur reconversion.** Les salariés travaillant dans les autres domaines à Lardy doivent également savoir de quoi leur avenir professionnel sera fait. Poursuivons la mobilisation entamée depuis le début de l'année, exigeons des garanties sur les reconversions, les activités, les moyens d'essais et les budgets d'investissements pour Lardy.

En tant que salariés plongés dans la Recherche&Développement des véhicules et motorisations (actuels et futurs), nous voyons qu'il y a du travail dans le secteur ! Les solutions techniques d'aujourd'hui et de demain (véhicules hybrides et électriques à batterie) nécessitent une optimisation poussée, leur prix actuel le démontre à qui veut bien le voir ! Et celles d'après-demain (hydrogène notamment) nécessiteraient un travail de recherche et d'innovation à engager dès maintenant.

**Nos compétences et nos métiers, nos moyens d'essais et nos sites, peuvent évoluer pour le faire. Mais pour cela, il faudra que la priorité, ce ne soit pas la reconversion de leurs profits mais bien celle de nos emplois. Pour assurer un avenir tant social qu'environnemental à la société, il est urgent d'imposer en changement de direction radical : les recettes du passé nous envoient dans le mur !**

## Guerre en Ukraine : les populations victimes des appétits impérialistes

Ce que la comm' Renault appelle « crise ukrainienne » dans le titre de son article sur intranet est bien une guerre. Les troupes de V. Poutine bombardent, envahissent et assiègent. La population ukrainienne souffre, résiste ou est contrainte de quitter le pays. La population russe subira les conséquences des sanctions économiques (les oligarques trouveront eux d'autres lieux de villégiature que ceux qui leur seront interdits...). Ceux qui s'opposent aux décisions autoritaires de V. Poutine sont jetés en prison.

L'indignation que ressentent bon nombre d'entre nous se traduit par des élans de solidarité importants. Elle doit aussi nous aider à mieux comprendre les ressorts de cette guerre. Il ne suffit pas de se focaliser sur l'état psychologique d'un dictateur mais plutôt de comprendre les visées impérialistes russes et occidentales ainsi que les enjeux géopolitiques en action. Et de comprendre en quoi ce système économique et le (dés)ordre mondial qui en découle nous mènent de crise (écologique) en crise (sanitaire), puis de guerre en guerre. L'urgence d'un changement radical est criante. Tout ce que l'on croyait acquis depuis des décennies en dépend !