

Les activités sur les véhicules du futur ne manquent pas,

La direction Renault doit enfin décider d'en implanter à Lardy !

21/06/22

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

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

A l'approche des vacances d'été et 6 mois après l'annonce fracassante par la direction de la délocalisation complète des activités « Thermiques et Hybrides », nous vous proposons de faire un bilan détaillé des futures activités qui devraient permettre, à notre sens, de maintenir la totalité des effectifs du site si la direction décidait, enfin, de les implanter à Lardy. Il est une « *petite musique* » jouée par la presse économique, le grand patronat et certains politiques qui sert de prétexte à la casse des emplois : « *le passage à l'électrique détruirait les emplois, y compris dans la Recherche&Développement* ». Oui, les métiers et les compétences ne sont pas les mêmes pour développer un véhicule thermique et un véhicule électrique. Mais pourquoi y aurait-il moins de travail ?

Un véhicule électrique à batterie, c'est le développement d'un **moteur électrique**, d'une **batterie** et d'une **électronique de puissance**. L'**hydrogène** peut être une solution, pour une pile à combustible ou un moteur thermique. De nouveaux « foyers » d'activités se font aussi jour : **bornes de recharge**, traitement du **Big Data**, **autonomisation** du véhicule. Ces activités sont détaillées dans les pages centrales de ce tract.

Ce qui détruit l'emploi, c'est la recherche effrénée de profits

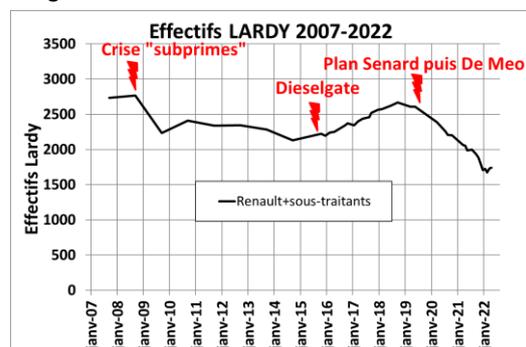
Les dirigeants de Renault annoncent vouloir transformer l'entreprise en une « Tech company » et il y aurait moins de travail de R&D ? En réalité, les logiques techniques et économiques sont toujours indissociables dans une industrie dans le mode de production actuel. La seule « nouveauté », c'est la prise en compte des questions environnementales : le premier règlement européen date du... 20 mars 1970 !

Ainsi, la complexité moteur thermique ou hybride est essentiellement le fruit d'un fort durcissement des réglementations environnementales dans la plupart des pays du globe. Ce durcissement fait suite au « Dieselgate », qui est lui-même la conséquence d'une course aux profits entre constructeurs automobiles, les poussant à « flirter » avec la loi pour augmenter la marge sur les véhicules vendus en privilégiant des solutions techniques moins coûteuses (et souvent moins efficaces !).

Sans les limitations d'émissions de polluants, il y aurait eu beaucoup moins de travail pour un centre comme Lardy ! Il suffit de jeter un œil sur les effectifs totaux du centre pour voir que les conséquences du Dieselgate ont été, à Lardy, une hausse significative des effectifs (par le biais de la sous-traitance) !

Mais alors, qu'est-ce qui explique la baisse drastique des effectifs depuis 3 ans et les menaces pour ceux qui restent ? Essentiellement le plan drastique d'économies (de 3 milliards d'euros par an) élaboré chez Renault en 2019. Il a conduit à une baisse importante du nombre de projets par la réduction de la diversité véhicules et moteurs, à la poursuite des externalisations d'activités (avec un recours accru aux partenariats avec des entreprises extérieures pour réduire l'investissement consenti par Renault), à un accroissement de la délocalisation des activités vers des pays où les salaires sont plus bas (Espagne et Roumanie) et à des gains de productivité obtenus en faisant travailler moins de salariés sur chaque projet (avec plus de 600 salariés sous-traitants mis à la porte du site en 3 ans et plus de 300 départs en retraite, Dispenses d'Activités, démissions ou Ruptures Conventionnelles chez les salariés Renault).

La question n'est pas d'« *inventer* » des activités par le biais d'un cabinet extérieur comme le propose la CFDT : les activités sont connues et ne manquent pas, même avec l'interdiction de la vente de véhicules thermiques et hybrides en Europe en 2035. La question, c'est de savoir quelles activités la direction Renault va décider d'implanter sur le site de Lardy. Et pour cela, il ne faut pas attendre : il faut réclamer des reconversions afin de maintenir tous les emplois du site. C'est ce que la CGT-Lardy continuera à faire dans les semaines et mois à venir. C'est la mobilisation de l'ensemble des salariés qui sera décisive dans cette période charnière pour le site.



Bancs d'essais du L39C et L40ext délocalisés, reconversions toujours bloquées !

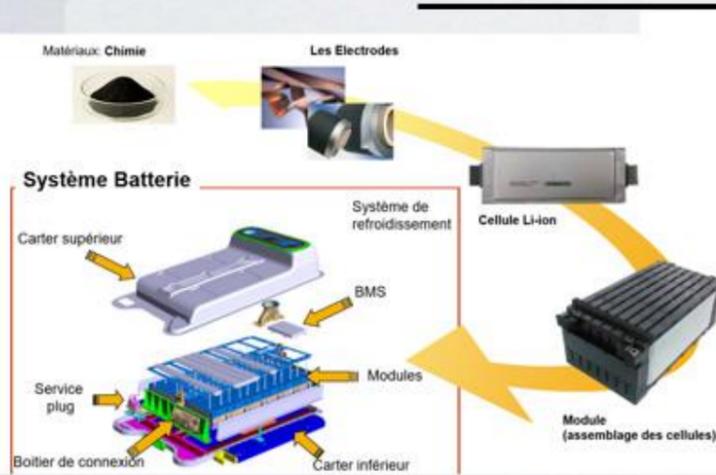
Cela fait 4 mois déjà que la direction a lancé une commission paritaire E-Lardy avec les syndicats signataires de l'accord de compétitivité, soi-disant pour préparer le Lardy du futur. Mais, pour nos reconversions ou l'arrivée de nouvelles activités sur le site, **E-Lardy patine**. La CFE-CGC ("*beaucoup d'annonces mais rien encore de tangible au 1er juin 2022*") et la CFDT ("*même si certains scénarios ont le vent en poupe, aucune décision n'est encore intervenue à ce jour pour les concrétiser*") le disent dans leurs derniers tracts.

Alors, quand on apprend que 2 bancs d'essais de Lardy ont été délocalisés en Espagne et que 3 autres devraient l'être au Brésil, il y a de quoi être en colère ! **Le projet de délocalisation de nos activités et moyens de travail (D-Lardy ???), lui, il ne patine pas, il décolle !**

Du travail sur le thermique, l'hybride et l'électrique, il y en a pour tous les salariés, salariés Renault et sous-traitants, en France comme dans les autres pays. **Exigeons un véritable plan de reconversion global avec des garanties pour le maintien de tous les emplois à Lardy (assorties d'engagements sur l'implantation de nouvelles activités et le déclenchement dès maintenant d'investissements massifs pour permettre leur implantation) !**

Ce ne sont pas les activités sur les véhicules du futur qui manquent, ce sont les décisions de les implanter à Lardy !

BATTERIE



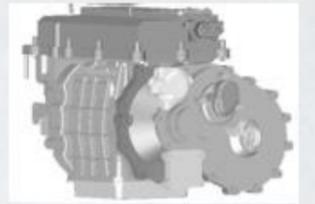
Le développement d'une batterie implique du travail sur :

- la chimie des batteries,
- les électrodes,
- la cellule,
- le module (assemblage des cellules),
- le pack
- la gestion de la thermique

AUTONOMISATION VEHICULE

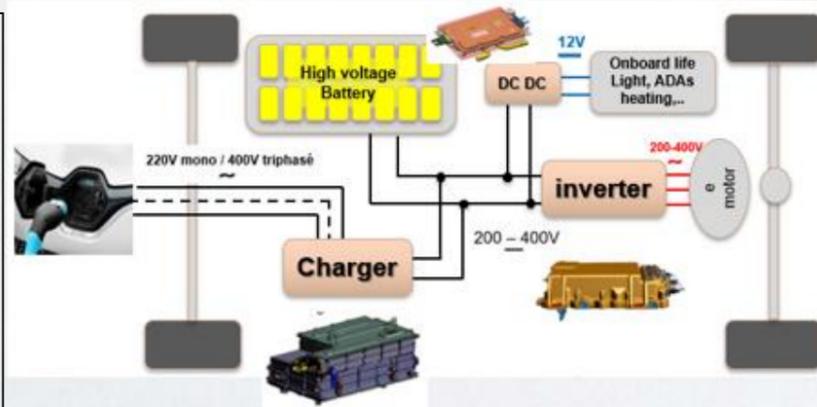
VEHICULE CONNECTE + BIG DATA

Enjeux **moteur électrique** : puissance, rendement énergétique (même si déjà élevé), poids et refroidissement. Des innovations techniques sont déjà à l'étude (système d'alimentation du rotor sans contact, moteur à flux axial pour hybride puis potentiellement pour 100% électrique).



ELECTRONIQUE DE PUISSANCE

L'électronique de puissance regroupe le chargeur de batterie (Haute Tension), l'onduleur (inverter en anglais) qui transforme le courant continu haute tension de la batterie de traction en courant alternatif alimentant le moteur électrique et le convertisseur DC/DC (entre haute tension et réseau basse tension du véhicule).



Cela nécessite le développement et la mise au point de **4 calculateurs** ! Celui qui gère le chargeur afin de maximiser le courant prélevé quel que soit le réseau de charge, celui qui gère la batterie (BMS pour Battery System Management), celui qui gère l'onduleur afin de réguler le courant alimentant le moteur électrique et le HEVC (pour Hybrid and Electrical Vehicle Controller). D'après les responsables de la DEA-MI, une MAP Classe A (Mother) d'un véhicule électrique demande autant de monde que la MAP Classe A d'un véhicule thermique.

MOTEUR ELECTRIQUE

BORNE DE RECHARGE



Des projets sur les **bornes de recharge** sont à l'étude dans le cadre de Mobilize mais les travaux de recherche chez les concurrents ou les fournisseurs se multiplient pour améliorer l'usage « client » : charge « une main », « main libre » ou même « sans fil ».

L'hydrogène (stocké dans des réservoirs à haute pression dans le véhicule) pourrait être une solution afin de limiter la consommation que l'explosion des ventes de véhicules électriques pourrait engendrer sur le réseau électrique. Deux utilisations sont envisagées : alimenter une pile à combustible (servant sur les projets actuels de Renault en appoint de la batterie en tant que « Range Extender ») ou un moteur à combustion interne dont le système de combustion serait adapté pour brûler ce carburant.



Projet « HyMot » (Bénéficiaires : Bosch, Renault, Alpine Racing, Faurecia, OSE Engineering, Total, Ecole Centrale de Nantes, IFPEN)
L'objectif principal du projet est de démontrer la faisabilité de la décarbonation d'un véhicule utilitaire par conversion de son moteur à combustion interne à l'hydrogène.

Le bilan actuel des décisions prises par Renault pour la localisation des activités à Lardy est résumé dans le tableau suivant :

Activité	Décision	Nombre de postes
Laboratoire chimie batterie	Lardy « en pole position » mais décision définitive sera prise mi-2022	Entre 20 et 30 – certains salariés transférés depuis le TCR
Validation batterie	Décision d'internaliser certains essais validation	Pas de chiffres
Electronique de puissance	Création d'un pôle DEA-M ou « libération » de bâtiments pour accueillir des entreprises « partenaires » ?	Pas de chiffres
Moteurs électriques	Partenariat avec Valeo, avec Whytot : quid des activités à Lardy ? 1 seul banc Moteur Electrique supplémentaire prévu	Pas de chiffres
Bornes de recharge	Le projet interne serait gelé pour des raisons budgétaires !	Pas de chiffres
Big data	Jusqu'à alors annoncé seulement au TCR et en Inde. Le directeur de l'Établissement a mis cette question à l'odj de l'Amphi Lardy...	Pas de chiffres
Hydrogène	Pile à Combustible chez Hyvia et à VSF, moteur à combustion interne en Espagne si le projet aboutit !	Rien pour Lardy

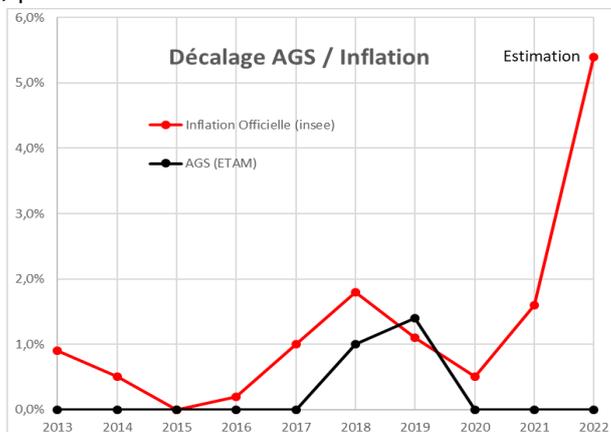
Inflation record, AGS ridicules pour APR, 0% pour ETAM et Ingénieurs et Cadres

Il faut rouvrir des négociations salariales !

Depuis près d'une dizaine d'année chez Renault, nous constatons un décrochage des Augmentations Générales des Salaires (AGS) par rapport au niveau de l'inflation. Année après année, nous rognons sur notre niveau de vie. Depuis le début de l'année, l'inflation s'est envolée et elle est estimée à plus de 5% (elle est déjà de 5.2% en mai) alors que la direction a maintenu 0% d'AGS pour les ETAM et 20€ brut (1,2%) pour les APR.

Année	Inflation Officielle (insee) %	AGS (ETAM) %
2022 (*)	5,4	0
2021	1,6	0
2020	0,5	0
2019	1,1	1,4
2018	1,8	1
2017	1	0
2016	0,2	0
2015	0	0
2014	0,5	0
2013	0,9	0

(*) : Estimation



La CGT demande l'ouverture immédiate de nouvelles négociations salariales.

La CGT-Renault a lancé **une enquête salaire** sur l'ensemble des sites du groupe afin de déterminer combien il manque à chacun à la fin du mois. N'hésitez pas à la remplir en scannant le QR-Code ci-contre ou en allant sur le site : <https://forms.gle/peUG6kNJAymx1ePW9>

Enquête Salaire
CGT-Renault



Cela contribuera à construire les revendications que les salariés devront mettre en avant dans les luttes à venir.

Nouvelle convention collective : de nouvelles attaques sur les salaires

Les coefficients et tous nos droits vont être renégociés

De nouvelles attaques se préparent sur les salaires à travers la casse des coefficients actuellement présents dans la convention collective de la métallurgie. Ces références de coefficients, que ce soit pour les APR, ATP, ETAM ou Ingénieurs et Cadres, sont amenées à disparaître dans le futur. En effet, une nouvelle Convention Collective Nationale Métallurgie a été signée par la CFDT, la CFE-CGC et FO remettant en cause tout l'existant autour de la reconnaissance des diplômes, des statuts et de la qualification.

Un recul qui se prépare pour tous les salariés de la Métallurgie.

La direction de Renault va bien évidemment profiter de cette aubaine pour l'appliquer dans les années qui viennent. Elle a débuté son travail autour des classifications et annonce sa mise en place pour janvier 2024, tout cela en lien avec la mise en place des « entités » Horse et Ampère. Les accords sur les classifications vont être dénoncés :

- Classifications internes (APR et ETAM, filière 611, promo cadre, formateurs internes), système de rémunération APR, ETAM, ETAM DÉBUTANTS, ETAM 400, ETAM au FORFAIT : maintien en emploi pendant période de chômage partiel ou toute mesure afin qu'il ne subisse pas les effets du chômage partiel...

Mais aussi, en lien avec cette nouvelle Convention Collective ce sont des dizaines d'accords qui régissent actuellement nos droits qui vont être cassés. Toute la protection sociale (mutuelle, remboursement des frais de santé, prévoyance invalidité, décès,...) vont être revus. Mais aussi :

- Ancienneté : calcul ancienneté, Prime d'ancienneté, Allocations (été et fin d'année)
- Congés : tous les congés spéciaux (mariage, naissance, décès) et les Congés supplémentaires ancienneté ETAM et I&C
- Dispositions relatives à la famille : Prêt, mariage, Maternité (Congé, allaitement, Prime maternité), Congé parental, Franchise et Congé enfant malade, ...
- Fin de carrière et départ en retraite...

C'est une attaque sans précédent sur l'ensemble de nos droits par la Direction accompagnée par la CFDT, la CFE-CGC et FO. Si nous voulons les conserver c'est tous ensemble qu'il va falloir se battre et s'organiser.

CGT
LARDY

Changements dans l'entreprise, période mouvementée pour l'avenir de Lardy... : ne restons pas isolés !
Pour rester informés malgré le télétravail, inscrivez-vous à notre liste mail d'informations : cgt.lardy@renault.com