

L'HISTOIRE
de la semaine

Le merle est un oiseau vif, sédentaire et doué d'une grande capacité d'adaptation. Ce n'est pas un hasard si c'est le symbole que les salariés du collectif Merl – pour « Maintien des emplois à Renault-Lardy » – ont choisi pour s'opposer à la réorganisation voulue par le constructeur automobile qui menace 900 emplois. Ils entendent rester sur leur site d'Essonne, et y développer des projets de reconversion pour relever les défis technologiques.

LUIS REYGADA
luis.reygada@humanite.fr

TOBE BOUZAS / PHANE LUCAS / AFP



**RENAULT-
LARDY**
ILS DISENT « MERL »
À LA DÉLOCALISATION



Les travailleurs de Renault-Lardy, lors de la manifestation interprofessionnelle pour les salaires, le 27 janvier, à Paris.



C'était en début d'année. Le jeudi 10 février 2022, à l'heure du déjeuner pour être précis, lors d'une réunion informelle organisée juste à côté de la cantine d'entreprise. C'est là que, inquiets pour leur avenir et conscients de la nécessité de riposter face à ce qui commençait à ressembler à la chronique d'une mort annoncée, les travailleurs de Renault-Lardy, dans l'Essonne, ont décidé de s'organiser pour mener la bataille de la sauvegarde de leurs emplois.

« Je dirai qu'on était à peu près une trentaine dans une pièce du CE », se rappelle Caroline Dognin, ingénieure « groupes motopropulseurs » de profession, vingt-deux ans d'ancienneté au compteur dans le centre technique essonnien de la marque au losange, situé à 40 kilomètres de la capitale. Neuf cents emplois y seraient menacés, victimes d'une délocalisation d'une partie des activités, notamment vers l'Espagne, la Roumanie ou encore le Brésil. Et le moins que l'on puisse dire est que la préoccupation a gagné les 1 400 travailleurs du site (dont 500 prestataires extérieurs) depuis l'annonce de la direction, en fin d'année dernière, de scinder l'entreprise en deux entités. Et d'expatrier tout ce qui touche au

thermique et à l'hybride. « Ça a été un très gros choc pour les salariés, raconte l'ingénieure, il était hors de question d'accepter cette situation. » Il faut se battre, il faut s'unir : oui, mais comment ? « Quelqu'un a proposé de lancer un collectif. Nous avons fait un vote à main levée et on a décidé de le lancer », se rappelle-t-elle. Le collectif Merl – pour « Maintien des emplois à Renault-Lardy » – était né. Petit à petit, le groupe se structure autour de quelques principes : exiger plus de transparence, faire entendre la voix du mécontentement qui gronde au sein de l'entreprise... et la volonté de se maintenir hors du cadre des syndicats. Néanmoins, le collectif Merl n'a rien d'antisyndicaliste, et des militants de la CGT et de SUD font partie des membres fondateurs.

RASSEMBLER AU-DELÀ DES SYNDICATS

« L'objectif était vraiment de chercher à mobiliser le plus de monde possible ; le fait que ce soit un collectif et non pas une action étiquetée "syndicat" permet de ramener des gens aux profils très larges », assure Francis Lelgouach, technicien dans la partie innovation. Arrivé à Lardy il y a vingt-cinq ans, il s'est toujours maintenu à distance des organisations de travailleurs.

« Le secteur de l'ingénierie est assez particulier, explique-t-il. On se retrouve avec beaucoup de gens formés dans des écoles où on leur a appris qu'il ne fallait pas faire de grève... On retrouve une certaine culture de la défiance envers les syndicats. Mais même si l'idée est de rester indépendants, précise-t-il, le fait d'avoir des syndicalistes au sein du groupe est un plus, car ils nous apportent leur expérience. » Au fil des semaines, le collectif voit ses rangs grossir à travers le groupe de conversation créé sur le logiciel de messagerie Teams, ainsi que sur le réseau social Facebook. Le bouche-à-oreille fonctionne et plus d'une centaine de personnes

SELON LE MERL, LES EFFECTIFS ONT ÉTÉ « DIVISÉS PAR DEUX DEPUIS 2008 ».

utilisent très vite ces plateformes pour se concerter, et parfois même partager des informations récupérées en dépit d'une direction maintenant l'opacité sur l'avenir du projet industriel du site.

« En dépassant le cadre syndical, le collectif permet clairement de mobiliser plus largement que nous ne l'aurions fait », reconnaît Florent Grimaldi, délégué CGT et membre de la première heure du Merl. C'est notamment le cas auprès des ingénieurs et des cadres – qui représentent 50 % du personnel à Lardy, l'autre moitié étant composée de techniciens – et chez qui,

pour certains, notre syndicat souffre d'une image un peu "ouvrier" qui peut être repoussante. D'autant plus que, chez Renault, il y a longtemps eu l'idée qu'un statut d'ingénieur était protecteur, car les délocalisations ne concernaient quasiment que les ouvriers. Aujourd'hui tout le monde est impacté alors il y a une prise de conscience : il faut s'organiser et s'exprimer collectivement, ce qui n'est pas du tout

dans les traditions de ces milieux-là » analyse le délégué. Dans un dossier très bien documenté, les membres du collectif décryptent les conséquences directes sur leur site des choix stratégiques de leur employeur, géant

mondial de l'automobile implanté dans plus de 130 pays et pouvant se vanter d'avoir vendu 2,7 millions de véhicules en 2021.

Effectifs « divisés par deux depuis 2008 » et en « constante diminution » – tout comme chez les sous-traitants –, « externalisation forcée » de certaines activités, baisse des investissements, 1 000 suppressions d'emplois d'ingénieurs et de techniciens ces trois dernières années... Le « compteur de la casse sociale » est dans le rouge et la récente annonce de la délocalisation complète des activités liées aux moteurs thermiques et hybrides en 2025 n'augure rien de

bon pour le centre technique, pourtant une référence au niveau mondial. Il ne s'agirait de rien d'autre que du « démantèlement » de ce site d'excellence qui recevait pourtant encore 60 millions d'euros en 2010, pour y implanter son pôle d'innovation mécanique, un centre de recherche et développement de 5 000 mètres carrés abritant une trentaine de bancs d'essais moteurs de dernière génération.

DES PISTES POUR SE DÉVELOPPER À L'AVENIR

Difficile pour les ingénieurs et techniciens de voir leurs destins bradés sur l'autel de la réduction des coûts, alors que leur expertise et leur savoir-faire pourraient représenter de sérieux atouts pour affronter les défis technologiques de demain. Recherche sur l'hydrogène, carburants synthétiques, véhicules connectés et big data, laboratoires de chimie des batteries, etc. Les activités à développer sur place ne manquent pas, en plus de l'ensemble de la chaîne « véhicule électrique ». Un groupe comme Renault, qui « se vante de produire en France » et touche « des milliards de subventions de l'État », devrait être en mesure, d'après le collectif, de reconverter ses personnels déjà hautement qualifiés tout en investissant pour adapter son site essonnien aux nouvelles technologies. « Ça fait dix ans que l'entreprise est en chute libre, fulmine »



Numéro 3 **MERL** Jeudi 14 avril 2022
 Renault Lardy
 Pour rejoindre le collectif, envoyez un mail à collectif.merl@renault.com
 (liste de membres du collectif) / 201

Le collectif MERL vous invite à signer et à faire signer : LA PETITION de DÉFENSE des EMPLOIS et du SITE de RENAULT-LARDY

Le 13 décembre 2021, Renault annonce la délocalisation complète des activités thermiques et hybrides du site de Lardy vers l'Espagne et le Brésil d'ici à 3 à 5 ans. Le centre technique de Lardy doit donc, d'ici fin 2022, accueillir 1 000 salariés (500 ingénieurs et 500 techniciens) à côté des 500 salariés du site de Lardy. Cette délocalisation entraîne la suppression de 1 000 emplois (500 ingénieurs et 500 techniciens) et la perte de 1 000 emplois de techniciens (500 ingénieurs et 500 techniciens). Le site de Lardy est donc menacé de fermeture.

Le collectif MERL vous invite à signer et à faire signer la pétition de défense des emplois et du site de Renault-Lardy. Cette pétition est accessible sur le site www.collectif.merl.com. Le collectif MERL est composé de salariés de Renault-Lardy, de techniciens et d'ingénieurs. Le collectif MERL est ouvert à tous les salariés de Renault-Lardy. Le collectif MERL est indépendant de tout syndicat.

Mobilisation, le 2 juin, devant le centre technique de Renault-Lardy. Au menu, ce jour-là : prises de parole, repas commun et une heure de débrayage. Un vrai succès pour le collectif.

L'HISTOIRE de la semaine

» Francis Lelgouach. Elle est peu à peu démembrée alors qu'on pourrait s'adapter aux changements technologiques. »

Avec le nombre de membres qui augmente, les actions militantes du collectif prennent aussi leur essor. Les réunions ont lieu quasiment chaque jeudi. Un bulletin d'information, « Pour le maintien des emplois », est régulièrement diffusé et une pétition pour la sauvegarde du site est lancée. Tracts et autocollants aux couleurs des Merl commencent à apparaître dans l'enceinte du site. On fait fabriquer des badges jaunes, facilement identifiables, alors que la direction refuse de voir en cet Omni - objet militant non identifié - un interlocuteur digne de ce nom. Mais les membres du Merl comptent bien faire du tapage et n'hésitent pas à interpeller par courrier des candidats à l'élection présidentielle. Ils recevront des réponses de soutien des candidats du NPA, Philippe Poutou, du PCF, Fabien Roussel, ainsi que la visite du député insoumis François Ruffin. Élus et maires des environs, ainsi que des responsables départementaux sont sensibilisés au dossier qui pose de vraies interrogations au niveau local, puisque Renault constitue « le plus gros employeur de (la zone) Sud-Essonne », selon Dominique Bougraud, la maire de Lardy et vice-présidente du conseil départemental (« Les Échos », 10 juin 2022).

UNE LÉGITIMITÉ DÉSORMAIS INDÉNIABLE

Le 24 mars, des membres du collectif profitent du passage du ministre de l'Économie, Bruno Le Maire, dans le département pour l'interpeller publiquement. S'ensuivra une rencontre - par écrans interposés - entre six représentants du Merl et un haut conseiller du ministère de l'Économie, le 2 mai. L'échange est fructueux. Il en ressort notamment que l'État, qui subventionne pourtant le constructeur automobile à hauteur de plusieurs millions d'euros dans le cadre du plan « France relance 2030 », paraît peu au fait des conséquences néfastes sur l'emploi en France des projets de délocalisation du groupe.

En mai, alors que plus de 200 personnes font désormais partie du collectif, décision est prise de passer à la vitesse supérieure. Une grande mobilisation est annoncée pour le 2 juin devant le centre technique de Renault-Lardy, avec prises de parole, repas commun et une heure de débrayage au menu.

Le jour J, près de 200 salariés répondent présent à l'appel, ainsi que plusieurs dizaines de soutiens extérieurs, notamment des élus. Au micro, plusieurs membres du Merl rappellent les problèmes posés par la délocalisation, mais aussi les solutions proposées.



La mobilisation est un succès. « Avec le télétravail, nous avions un peu peur d'être peu nombreux, confie l'ingénieure Caroline Dognin. Nous avons dépensé pas mal d'énergie pour mobiliser les collègues. »

« ON A SENTI QU'ON COMMENÇAIT À LES TITILLER. »

UN TECHNICIEN DU COLLECTIF MERL

Pour beaucoup, ce rassemblement représente leur première participation concrète à un mouvement revendicatif de ce genre. C'était le cas de Francis Lelgouach, qui admet volontiers ne pas avoir été très à l'aise au micro. « D'habitude, je préfère

rester plutôt discret ; là, j'ai dû prendre le taureau par les cornes. » La démonstration de force porte ses premiers fruits. « On a senti qu'on commençait à les titiller », glisse un autre technicien, aussi membre du collectif. La direction annonce la tenue d'une grande réunion, le 29 juin, dans un amphithéâtre du site, en présence de tous les salariés.

Présent ce jour-là, le responsable des ressources humaines du groupe reconnaît implicitement l'existence du Merl ainsi que sa légitimité. La semaine suivante, le 4 juillet, la direction accepte de recevoir une délégation du collectif qui lui remet la pétition et ses plus de 800 signatures. Et si aujourd'hui l'heure est à la pause estivale, nul doute que la rentrée amènera avec elle son lot d'actions, car rien n'indique que le collectif Merl - fort maintenant de 255 membres - soit amené à s'assoupir, bien au contraire.

« Ce qui est sûr, c'est que cette expérience commune change les regards qui sont souvent très formatés vis-à-vis des mobilisations collectives, conclut le syndicaliste Florent Grimaldi. Nous sommes contents du chemin parcouru, mais aussi conscients que ça ne suffira pas à faire plier Renault. Cependant, quand on se lance dans un mouvement, la meilleure façon de dissiper certaines illusions, c'est de se confronter à la réalité. Ce n'est qu'un début et il va falloir se battre sur la durée. » ●

Le 1^{er} avril, le député insoumis François Ruffin s'est rendu sur le site essonnien pour échanger avec les salariés. D'autres candidats de gauche à la présidentielle ont apporté leur soutien au Merl, tels Fabien Roussel (PCF) et Philippe Poutou (NPA).