



Avenir de Lardy – Tract de synthèse

Le projet de la direction Les propositions de la CGT

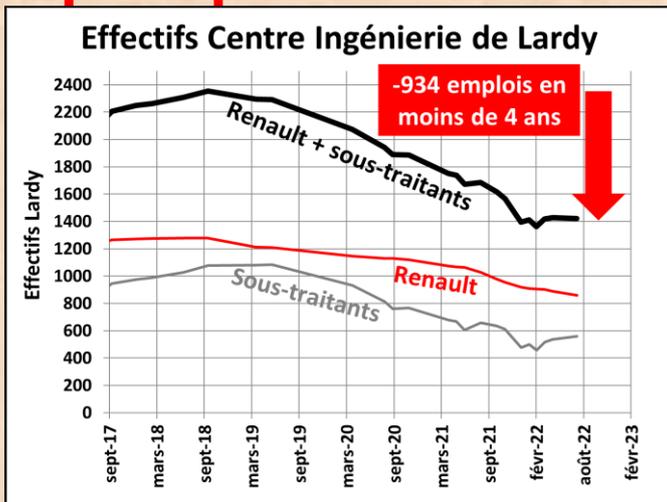
Dès 2019 et l'annonce de la fermeture des bancs « monocylindre », nous alertions sur l'avenir de Lardy. Le plan drastique d'économies de 2020 entraînait une chute violente des effectifs. L'externalisation forcée des salariés de la maintenance provoquait un traumatisme en 2021. Pourtant, la direction de l'Etablissement est restée muette pendant des mois, ne répondant à aucune de nos questions ou alertes.

Après l'annonce en décembre 2021 de la délocalisation totale des activités « Thermique et Hybride » post-EU7, c'est la pression mise par la mobilisation collective qui a permis d'obtenir des premières réponses, notamment lors de l'Amphithéâtre Lardy de juin 2022.

Nous proposons dans ce tract une synthèse du projet que la direction a dévoilé pour Lardy ainsi que de nos analyses et propositions.

Ce que nous savons de la stratégie de la Direction

Depuis le pic d'activités de fin 2018, la chute des effectifs



Depuis plusieurs années, les différents plans d'économies drastiques chez Renault ont conduit à :

- des projets supprimés,
- des dizaines de bancs et de moyens d'essais fermés
- la fin de contrat pour de nombreux prestataires,
- la « vente » des salariés de la maintenance à P2M,
- des dizaines de départs de salariés Renault par DA, RCC mais aussi par des démissions faute de perspectives.

LE COMPTEUR DE LA CASSE SOCIALE A LARDY

Chiffres direction Août-22 (réf. Oct-18)

- **419** Salariés Renault
 - **515** Salariés prestataires
934 Suppressions d'emplois sur le site de Lardy en moins de 4 ans !

C'est une véritable saignée dans les emplois avec près de 1000 suppressions d'emplois en moins de 4 ans. Et on nous parle de relocalisation, d'écologie, d'automobile du futur et de haute valeur ajoutée ?

Depuis fin 2021, le projet de la direction pour Lardy se clarifie

1° - Une politique de délocalisation

La délocalisation de TOUS les développements thermiques et hybrides en Espagne (gamme Renault) et en Roumanie (gamme Dacia) en 2025 se place dans le cadre du découpage de Renault en plusieurs entités. Même les projets d'avenir comme l'hydrogène pour moteur à combustion interne ou les carburants synthétiques ne seront pas développés à Lardy.

Or, des développements Therm&Hyb, il va y en avoir bien plus tard que 2025 : ces moteurs représenteraient encore 65% du marché mondial en 2030. Les délocaliser n'est donc pas un choix technique mais financier. Ph. Brunet (directeur Mécanique) ne s'en cache pas en indiquant que l'optimisation de la localisation de ces activités est un levier pour travailler avec un budget divisé par 2 par rapport à 2018.

Ph. Brunet : « optimiser la localisation des activités, c'est-à-dire là où l'activité a le plus de valeur ajoutée, c'est d'y mettre les ressources qui ont le maximum d'expérience, de know-how et qui sont aussi, par la même, les plus chères. Et donc, tout ce qui est technologies « stabilisées », de les mettre là, autant que possible, où la main d'œuvre est moins chère ».

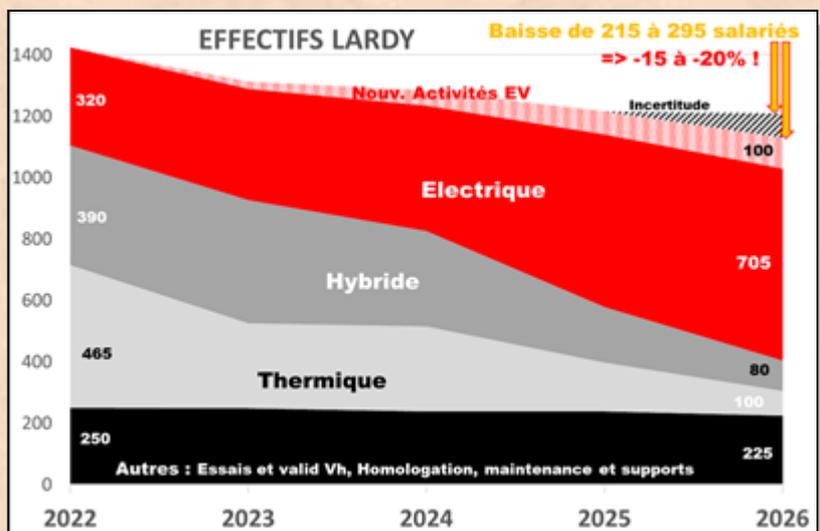
Ce choix conduit à arrimer Lardy à une seule technologie (les voitures électriques à batterie en excluant aussi la pile à combustible H₂) alors que le site a toujours été « multi-technologies ». Cela le fragilise.

2° - La poursuite de la casse des emplois

La Direction a présenté les chiffres en ETP (Equivalent Temps-Plein) pour les années à venir. Elle compte poursuivre la baisse.

- **Entre 215 et 295 personnes en moins à Lardy d'ici 2026 suivant les scénarios.**
- **C'est encore de 15% à 20% de perte d'emploi : encore 2 à 3 salariés en moins par UET !**

Cette nouvelle baisse signifierait une division par 2 de l'effectif en moins de 10 ans (2400 salariés Renault et sous-traitants fin 2018, moins de 1200 en 2026) et laisserait un site avec 700 à 750 salariés Renault+ Ampère et 400 à 450 salariés sous-traitants.



3° - La vente « à la découpe » du site

La direction veut découper le site en 2 parties séparées :

- Une zone pour l'activité Renault (ou Renault+Ampère...)
- Une zone totalement indépendante (L47/48/58/PIM) pour des « partenaires » en lien avec l'électrique ou sans aucun lien avec l'activité Renault et à qui seraient loués locaux et accès piste.

L'abandon du PIM et de ses bancs d'essais thermiques, laissé à des partenaires chargés de les passer à l'électrique à la place de Renault, est l'exemple le plus criant de la volonté de la direction de ne pas développer toutes les activités pourtant nécessaires à la R&D Electrique des années à venir.

L'objectif de la direction n'est pas d'implanter de nouvelles activités qui assurent une reconversion à TOUS les salariés du site mais de « rentabiliser » un site avec moitié moins d'effectifs et d'activités « Renault » !

4° - L'externalisation de pans entiers d'activités

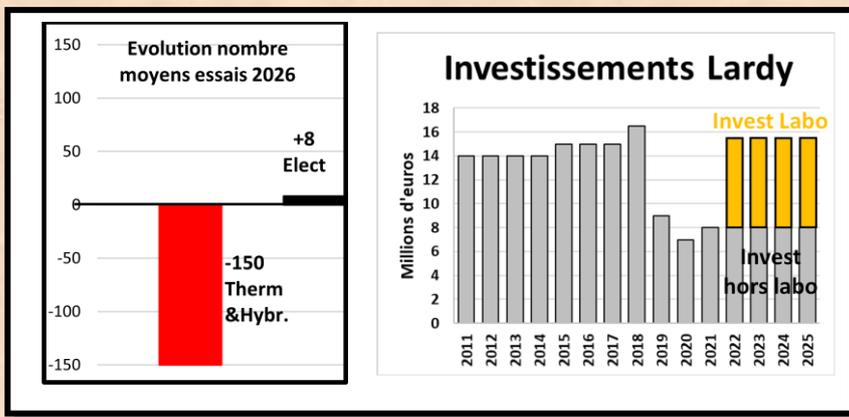
Les activités sur l'électrique ne manquent pas. Il n'y a qu'à voir le prix actuel des véhicules électriques pour comprendre qu'un vaste travail d'ingénierie et d'optimisation attend tous les constructeurs. Une machine électrique demande moins de « travail » qu'un GPM thermique actuel (du fait de sa complexification en lien avec les émissions polluantes) mais dès que l'on ajoute le travail sur les batteries, l'électronique de puissance, les bornes de recharge, etc., le constat change totalement.

Au lieu de développer des activités, métiers et compétences en interne, la direction générale profite de la transition énergétique pour externaliser toujours plus. Cette fois-ci au travers de partenariats voire coentreprises avec une multitude d'entreprises : Whylot et Valeo pour les machines électriques, Vitesco et ST Microelectronics pour l'électronique de puissance, Verkor et Minth pour les batteries, la liste s'allonge tous les mois. Idem sur la pile à combustible avec la création de la coentreprise HYVIA avec Plug Power.

Des activités qui auraient dû être créées à Lardy le sont à l'extérieur : cela fait d'autant moins d'emplois et de reconversions pour les salariés du site. Et toujours plus d'éclatement du salariat en petites entités qui affaiblissent les moyens de se défendre collectivement.

5° - Fermeture des moyens d'essais et investissements toujours insuffisants

- **Des bancs sont fermés et délocalisés dans les RTx. Au total, plus de 150 bancs et moyens d'essais Therm&Hyb doivent fermer d'ici 2026 !**
- **Dans ce panorama, la seule bonne nouvelle est l'implantation d'un laboratoire de chimie des batteries à Lardy. Celui-ci va doubler le budget initial d'investissement, ce qui prouve qu'il était très largement sous-dimensionné après le plan d'économies. Cependant, cela ne créerait que 20 à 30 postes à Lardy !**



➤ La division brutale par 2 des investissements pendant 3 ans (2019-20-21) pénalise grandement aujourd'hui la reconversion du site. Le nombre de bancs et moyens électriques est encore insuffisant pour internaliser l'activité qui pourrait l'être.

➤ Le laboratoire de chimie est un investissement important mais il faudrait un vrai plan d'urgences d'investissements sur le site pour rattraper les 3 années perdues.

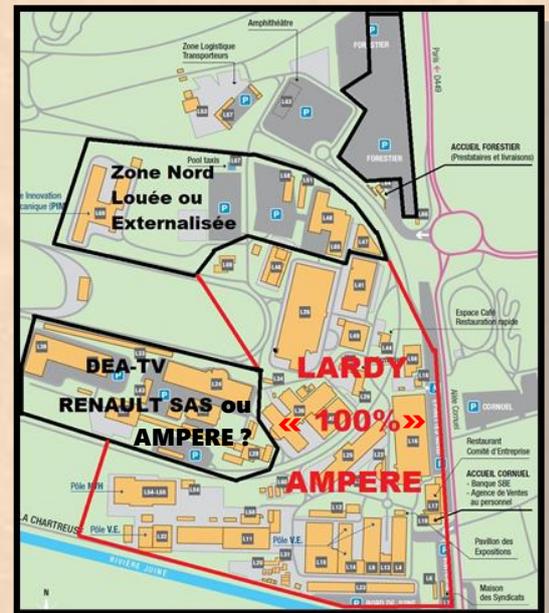
6° - L'éclatement du salariat

La direction veut scinder le Groupe Renault en plusieurs entités : Ampère / Horse / Renault SAS. Pour Lardy, la direction a annoncé qu'une grande majorité de salariés basculeraient dans la filiale Ampère mais que certains (DEA-TV) pourraient rester Renault SAS. Le « Lardy 100% Ampère » vendu par la direction et certains syndicats a déjà du plomb dans l'aile !

Le morcellement du salariat est une politique globale du patronat. Il y a déjà à Lardy des salariés Renault, des sous-traitants et des sous-traitants de sous-traitants (y compris des auto-entrepreneurs engagés par des entreprises prestataires...).

Avec le découpage de Renault et la vente à la découpe de Lardy, ce serait une véritable explosion du salariat !

Statuts des salariés	Lardy Actuel	Lardy 2026
Renault SAS	X	X
Prestataires travaillant pour Renault SAS	X	X
Prestataires de rang 2	X	X
Renault Ampère		X
Prestataires travaillant pour Renault Ampère		X
Prestataires de rang 2 de Ampère		X
Entreprises "Partenaires locataires sur Lardy"		X
Prestataires des "Partenaires locataires sur Lardy"		X
Nombre de Différents statuts	3	8



On pourrait passer actuellement de 3 statuts de salariés à 8 statuts différents sur le site de Lardy. Chacun appartenant à des entreprises différentes, avec des CSE et des élus différents et des droits sociaux différents...

Une belle pagaille pour travailler mais surtout, pour les directions d'entreprises, la poursuite de la stratégie du « diviser pour mieux régner » !

7° - Nous faire partir plutôt que nous reconvertir !

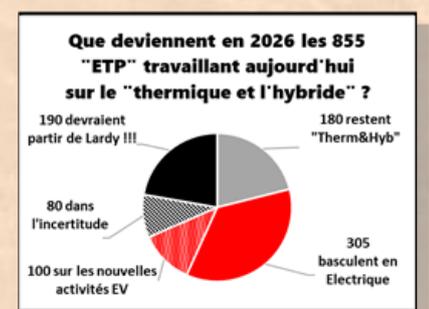
Dans les derniers chiffres donnés par la direction, sur les 855 salariés travaillant aujourd'hui sur le thermique et l'hybride, 180 le feraient encore en 2026.

➤ Il y aurait donc 675 salariés à former et pour lesquelles il faut proposer un poste.

Un véritable enjeu mais sans volonté sérieuse pour le moment de la part de la direction !

➤ Depuis 2 ans, les salariés sont 2 fois moins formés que dans les années 2005-2006 et le plan de formation 2022 se maintient au même niveau que les années précédentes.

La direction annonce que le pic de formation sera en 2023-24. Mais aucun plan de formation n'a été présenté !



Pour le moment, la direction semble beaucoup plus active pour délocaliser nos activités, trouver de futurs « locataires » du site ou nous faire partir que de nous reconvertir réellement vers l'électrique.

Conclusion sur le projet de la direction

Nous commençons à y voir plus clair dans le projet de la direction. C'est un Lardy « rabougri » qui se dessine :

- Un site Renault amputé de sa partie Nord,
- avec peu de moyens d'essais électriques,
- avec un salariat éclaté sur de multiples entreprises différentes.
- avec des budgets d'investissements insuffisants,
- avec des effectifs encore en baisse

- **Ce n'est pas avec un tel projet que les emplois pourront tous être maintenus.**
- **Ce n'est pas de cette manière que les salariés pourront être reconvertis.**
- **Ce n'est pas cela qui va garantir au site de Lardy un véritable avenir.**



Pourtant du travail sur la mobilité de demain, il y en a pour tous...

Jamais les enjeux écologiques n'ont été aussi importants. Le site de Lardy est le lieu même où doivent être développés les futures technologies et les futurs modèles Renault.

La solution « électrique à batterie » n'est pas la solution écologique « miracle ». Les besoins en lithium vont exploser, la production d'électricité va poser des questions techniques et écologiques, le recyclage de millions de batteries automobiles n'a pas été sérieusement évalué...

- Il faudrait travailler et mettre des moyens importants sur l'ensemble de la question « Electrique » : solutions innovantes sur les batteries, sur l'électronique de puissance qui gère la charge et la décharge, sur les moteurs électriques, sur les bornes de recharges, sur le recyclage des batteries, etc.

- Il faudrait aussi mener des travaux de recherche sur les solutions alternatives (hydrogène pour pile à combustible ou moteur à combustion interne, carburants synthétiques)

- dans un contexte réglementaire, technique et commercial aussi incertain, la stratégie de la direction de « *mettre tous ses œufs dans le même panier* » va sacrifier des pans entiers de recherche et de développement qui pourraient être utiles pour l'avenir de notre planète.

Alors, du travail pour réduire l'impact de l'automobile sur l'environnement, il y en aurait et pour tous les salariés actuels Renault et prestataires de Lardy ! C'est une question de choix et d'orientation de la direction.

Mais pour cela, il faudrait que les milliards d'euros d'investissements promis par Renault (et appuyés par les milliards de subventions de l'Etat sur le sujet) aient une réalité pour la Recherche & Développement, et pas des restrictions de budgets comme actuellement.



Ce que nous voulons...

Pour assurer un avenir à Lardy et pour maintenir tous les emplois, pour que de réelles reconversions puissent être proposées, il faut intégrer des activités et augmenter le nombre de postes sur Lardy :

➔ **Exigeons : La maintien de tous les emplois Renault et prestataires / de nouvelles activités / de nouveaux moyens d'essais / avec les budgets associés**

1° - Des activités

Pour que Lardy ait un véritable avenir et ait tout son rôle à jouer dans le développement et la mise au point de nouvelles technologies, il faut intégrer de nouvelles activités ou amplifier celles qui auront besoin demain de se développer.

Les métiers et les compétences changent par rapport à ceux utilisés actuellement mais le travail de recherche et développement ne baisse pas, bien au contraire.

La question n'est donc pas technique mais découle bien de choix économiques de la direction : qui réalisera ce travail de R&D et où ?

Ce que nous voulons :

→ **Bornes de recharge individuelles (wall-box)** : Renault a indiqué des travaux de recherche et développement sur le sujet. Ils doivent être réalisés à Lardy.

→ **Chimie des batteries** : exploitation complète du potentiel du futur laboratoire de chimie avec des essais réalisés pour toutes les phases de développement des batteries : de la recherche, innovation aux phases Indus. Proposition aux salariés travaillant aujourd'hui en « catalyse » de se reconverter dans la chimie des batteries.

→ **Validation des batteries** : énormément d'essais sont fait à l'extérieur. Il faut réinternaliser les Essais Validation Batteries.

→ **Électronique de puissance** : la gestion de la charge et de la décharge des batteries est indispensable pour augmenter l'autonomie des batteries et répondre aux

évolutions techniques (dont augmentation de la tension des batteries). Il faut créer à Lardy un véritable Pôle Electronique de Puissance.

→ **Moteurs électriques** : de nouvelles technologies sont à l'étude. Il faut que ces nouvelles technologies soient travaillées dès l'amont par Renault.

→ **Hydrogène** : Pour la Pile à Combustible comme pour la Combustion Interne, il doit y avoir des activités à Lardy.

→ **Carburants synthétiques** : Lardy possède toutes les structures pour la recherche et le développement des moteurs permettant d'évaluer ces nouveaux carburants.

→ **Développement du Big Data** : de nombreuses données des moteurs et véhicules peuvent être exploitées. Une direction ou un service dédié au Big Data doit être développé à Lardy.

2° - Des moyens d'essais

D'ici 2026, 150 moyens d'essais Thermiques et Hybrides sont menacés de fermeture. Sur la même période, seulement 8 bancs liés à l'électrique seraient ouverts et le laboratoire de chimie des batteries ne devrait concerner que 20 à 30 emplois !

Pour que les promesses de reconversions n'en restent pas à des mots, il faut que la direction montre une réelle volonté :

- De réinternaliser de nombreux essais externalisés sur les batteries, l'électronique de puissance, la mesure des rendements des réducteurs...

- De développer et de construire les moyens d'essais sur l'Electrique : batterie, électronique de puissance, moteur électrique, wall-box, etc.

Ce que nous voulons :

Une maintenance correcte des moyens d'essais :

- pour les Thermiques et Hybrides, dont les développements vont se poursuivre jusqu'à 2026 au minimum
- pour les véhicules (Bancs d'organes, mur de choc...)

Une reconversion pour les énergies alternatives : carburants synthétiques et Hydrogène

La reconversion des bancs thermiques/Hybrides en bancs électrique : notamment le PIM qui doit être adapté à l'électrique par Renault pour pouvoir y faire les essais dont nous avons besoin et y mettre les salariés pour piloter et réaliser ces essais

L'ouverture et la modernisation de nouveaux moyens pour les développements Electriques : chimie, batterie, électronique de puissance, moteur électrique, wall-box,...

3° - Des investissements

Les 3 années (2019-20-21) où le budget a été divisé par 2 doivent être rattrapées. Cela correspond à 24 millions d'euros.

Ce que nous voulons :

- **Qu'un plan d'urgence d'investissements de 24 millions € supplémentaires soit débloqué pour les 3 années à venir.**

- **Que ce budget serve à convertir tout ou partie du PIM à l'électrique.**

4° - Des reconversions

D'après les chiffres de la direction, il va y avoir au minimum 675 personnes à former et pour lesquelles il faut proposer un poste de travail.

Ce que nous voulons :

→ **Une reconversion = des formations + un « poste de travail » pour tous les salariés**

Il faut un véritable projet :
une équipe de pilotage, des objectifs chiffrés,
un planning, des jalons, etc.

→ **Des engagements écrits dès maintenant** pour une bascule vers les activités Electriques pour ceux qui devront travailler encore sur le Thermique / Hybride.

Au lieu de nous faire partir, Renault doit nous reconverter. Tant que ce plan ne sera pas mis en place, les promesses de nos directeurs (« *personne ne sera laissé sur le bord du chemin* ») ne resteront que des paroles !

- **Nous voulons le maintien des effectifs actuels (Renault et sous-traitants)**
- **Pour cela il faut donner de nouvelles activités à Lardy autour de l'électrique**
- **Mais aussi développer ici les alternatives technologiques (H2, carburants de synthèse, Big Data...)**
- **Nous voulons un rattrapage du plan d'investissements avec 24 millions € supplémentaires par rapport au budget actuel incluant le labo de chimie**
- **Nous ne voulons pas que la direction « vende » le site à la découpe**
- **Au lieu de nous faire partir, nous voulons que la direction nous reconvertisse avec un véritable plan global**

Au lieu de nous faire partir, Renault doit nous reconverter !

Aujourd'hui, beaucoup de salariés ont pris conscience des conséquences que les choix de la direction vont avoir dans les années qui viennent. Il est important d'agir et de ne pas subir sans rien dire.

Pour la CGT-Lardy, il n'y a aucune fatalité.

- **Pas de fatalité technique** : le passage à l'électrique ne réduit pas les emplois. Au contraire, pour développer une mobilité accessible à tous et limitant drastiquement les effets négatifs sur l'environnement, il faut une véritable Recherche & Développement, des moyens humains et matériels.

- **Pas de fatalité sociale** : nos emplois et nos compétences ont toute légitimité à être maintenus et à évoluer vers de nouvelles activités. C'est d'ailleurs une obligation que l'employeur se doit de respecter.

Si la direction a accepté de dire qu'il y avait un problème pour l'avenir de Lardy, si la direction a été contrainte de lâcher des informations et de commencer à prendre des décisions pour les nouvelles activités, c'est le fruit de la mobilisation des salariés. Mais nous le voyons tous, pour obtenir de véritables garanties de maintien de tous les emplois du site, il va falloir que la mobilisation gagne en nombre et en détermination.

Il est grand temps pour les salariés de faire entendre leur voix sur ces sujets primordiaux pour leur avenir. « Diviser pour mieux régner », cette stratégie bien connue doit être combattue !

Rassemblons-nous, discutons, agissons, défendons nos emplois

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

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

