

# Etat des lieux avant découpe

Le 1<sup>er</sup> octobre 2023, le site de Lardy sera divisé entre Ampère SAS, Renault SAS et Ampère Software&Systèmes. Cela va se dérouler après 4 années d'une véritable casse sociale en termes d'emplois pour un site qui avait connu une forte activité en 2016-2018 en lien avec les normes EU6.

Dans le cadre de la transition technologique du thermique à l'électrique, la direction de Renault a pris une décision qui fragilise le site de Lardy : la délocalisation complète des activités thermiques et hybrides vers l'Espagne et la Roumanie et le refus de mener des travaux sur l'hydrogène à Lardy (thermique ou pile à combustible). Pour la première fois depuis très longtemps, le site sera focalisé sur un seul créneau et une seule marque : le véhicule particulier électrique à batterie de marque Renault.

Le « Lardy » qui en découle sera un site rabougri et divisé. Il y a pourtant d'autres voies : recherche et développement pour différentes technologies (électrique à batterie bien sûr mais aussi Pile A Combustible, hydrogène et carburants synthétiques pour moteurs thermiques) ; implantation d'activités sur l'électronique de puissance ; internalisation d'activités sur les moteurs électriques, les batteries, etc.

Les suppressions d'emplois dans le cadre de la transition énergétique ne sont pas une fatalité mais un choix délibéré pour augmenter les profits et satisfaire les appétits démesurés des grands actionnaires. La CGT-Lardy poursuivra son combat contre ces politiques destructrices.

## L'hémorragie des emplois se poursuit

En 4 ans, le site de Lardy a perdu quasiment la moitié de ses effectifs. 1114 emplois supprimés depuis octobre 2018 (635 postes sous-traitants et 479 Renault) : voilà l'amer constat depuis le plan d'économies drastique lancé en 2019. Nous ne sommes plus dans le cadre des fluctuations d'activités assez classiques que nous avons vécues au gré des nouvelles normes d'émissions polluantes ou des projets Moteurs et Véhicules.

Il s'agit d'une chute brutale et durable que le site n'avait jamais connue même après la crise financière de 2009.

Une chute qui se poursuit même après la fin de la RCC et l'absence de DA en 2023, notamment avec la poursuite des démissions. En 2022, 90 salariés sont partis par rupture conventionnelle (80) et démissions (10), plus de 10% de l'effectif Renault.

Lardy est en déficit structurel au niveau des mutations entre sites. Le bilan 2022 est significatif : 13 salariés sont arrivés par mutation interne et 54 sont partis par le même mécanisme vers d'autres établissements ou des filiales ! Chaque année, Lardy perd 5% de l'effectif par ce mécanisme, ce n'est pas négligeable : la direction doit agir pour assurer la pérennité des métiers actuels et implanter de nouvelles activités sur le site.

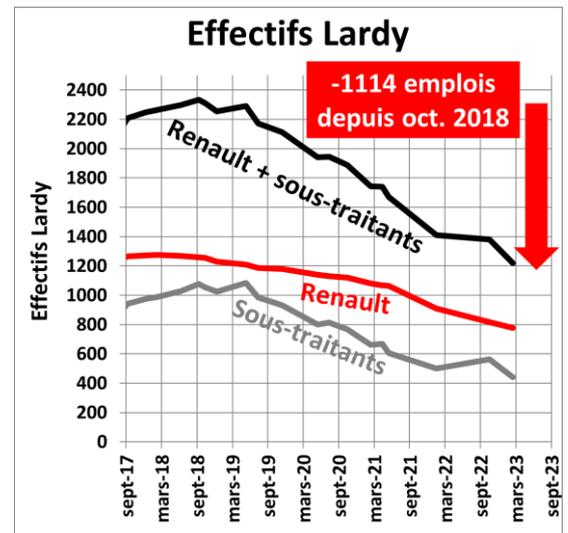
## Des choix de localisation d'activités qui fragilisent le site de Lardy

L'interdiction de la vente de véhicules Thermiques&Hybrides en Europe en 2035 a finalement laissé une porte ouverte à l'utilisation de carburants synthétiques sous la pression de quelques pays, dont l'Allemagne.

Cela a pu faire croire à certains salariés que la direction de Renault allait revoir sa décision de délocalisation complète des activités Thermiques&Hybrides post-EU7 (2026) depuis la France vers l'Espagne et la Roumanie. Il n'en est rien ! L. De Meo a été clair :

- le plan A pour Renault, c'est le 100% Electrique pour les véhicules particuliers de marque Renault en 2030. Dans cette hypothèse, il n'y aura plus d'activités thermiques et hybrides à Lardy.
- le plan B pour Renault, c'est beaucoup d'électrique et la possibilité de laisser des moteurs thermiques au travers de la poursuite des travaux dans Horse (qui alimentera de toutes façons Dacia jusqu'à 2035 au moins !). Mais dans cette situation aussi, le projet est de ne rien faire sur le sujet à Lardy !

La constitution de Horse, dans lequel Renault est amené à ne plus être majoritaire, sa localisation en Espagne et Roumanie (avec un siège qui serait à Madrid), le transfert à marche forcée des activités, matériel et procédures dans



cette nouvelle entité, tout cela indique que la direction veut un départ des activités sans retour. Malgré toutes les connaissances accumulées, malgré les bâtiments dédiés, malgré les opportunités de recherche et développement sur l'hydrogène ou les carburants synthétiques, **sa décision se veut irrévocable.**

Au-delà de cette question, la situation sur les développements « Electriques » n'est pas satisfaisante. La bonne nouvelle de l'implantation d'un laboratoire de chimie des batteries sur le site ne peut faire oublier que **de nombreuses activités sont pour l'instant externalisées** (électronique de puissance, chimie des batteries et même développement des moteurs électriques).

**Jusqu'à présent, Lardy n'était pas focalisé sur une seule technologie : il y avait des activités Essence ET Diesel, sur les moteurs thermiques ET sur les hybrides, sur des moteurs pour Renault ET pour Dacia. Cela permettait des bascules d'un secteur à un autre en fonction de l'évolution du marché automobile. N'avoir des activités que sur un seul créneau technique réduit (véhicules particuliers Electrique à batterie de marque Renault) dans les années à venir, aussi prometteur et exclusif qu'il soit, c'est fragiliser le site.**

**D'autant plus que la direction a profité de la transition vers l'électrique pour accentuer les externalisations : Whylot, Vitesco, Valéo, Verkor, etc. C'est une nouvelle occasion pour « dé-concentrer » Renault.**

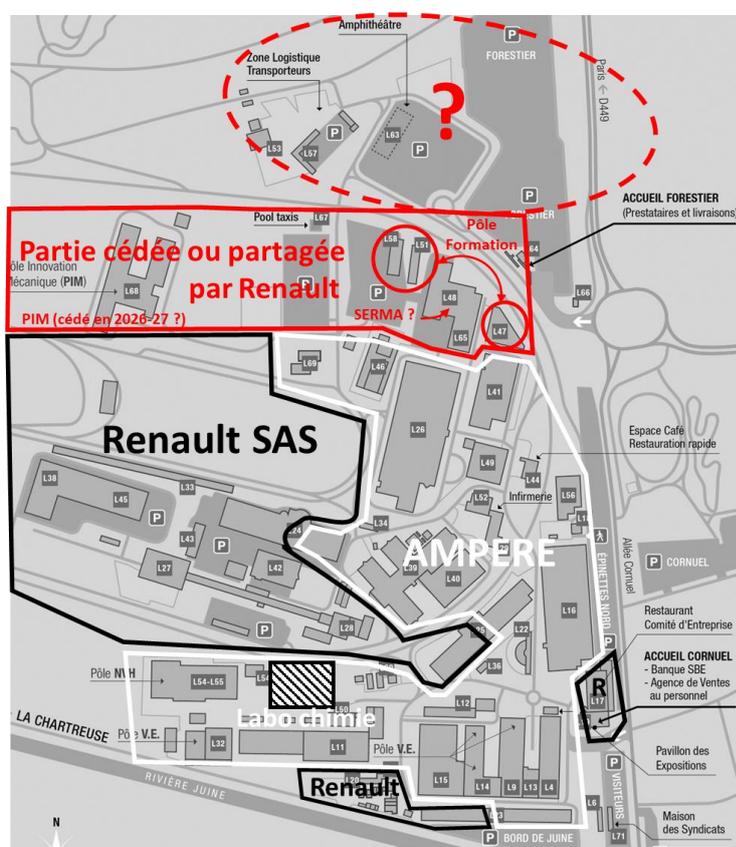
## La direction dévoile petit à petit le futur « Lardy »

Il ne suffira pas de l'annonce de l'implantation d'un laboratoire de chimie des batteries pour nous rassurer. C'est une bonne nouvelle mais cela ne concernerait que 15 à 20 emplois : on attend toujours la présentation par la direction du « volet social » de ce laboratoire, promise pour le CSE de mai 2023 après nos protestations suite à son report au 2<sup>ème</sup> semestre. De plus, alors que cela aurait pu être l'occasion pour certains salariés de Lardy de se reconverter (notamment les « chimistes » de la catalyse), la direction a déjà embauché 2 techniciens à l'extérieur sans proposer aucune reconversion aux salariés de Lardy.

Pour la cession des bâtiments du Nord du site, le directeur de l'Etablissement a confirmé officiellement que l'arrivée de Serma au L48 pour des essais abusifs « batterie » était à l'étude et que les bâtiments L58-51 et 47 pourraient accueillir le pôle formation (ouvert à l'extérieur) baptisé « Campus EV ».

Un site rabougri et divisé (620 salariés ex-Renault dans Ampère, 150 salariés restants Renault, 400 sous-traitants) ne contribue pas à « l'attractivité » de Lardy en termes de mobilités internes ou même d'embauches externes. **Cela ne découle pas de l'image que la CGT en donne mais bien des conséquences directes et concrètes des décisions de la direction générale !**

**En internalisant massivement les activités « Electriques », en maintenant des activités sur le thermique et l'hybride, en travaillant sur l'hydrogène, l'avenir du site pourrait être tout autre. Mais il faudrait pour cela que les objectifs de rentabilité immédiate soient remplacés par une réelle volonté de répondre aux besoins sociaux de mobilité de la population dans le respect de l'environnement et des salariés. Cela paraît impossible ? Et bien pourtant, c'est absolument nécessaire !**



### Organisation Ampère : on en sait finalement plus...

Lors du CSE extra du 2 mai sur l'organisation de l'ingénierie après la découpe, la direction avait refusé de nous en dire plus sur l'organisation d'Ampère. Finalement, elle nous a envoyé le projet d'organisation en début de semaine. Si vous avez des questions à ce sujet, envoyez un mail à [cgt.lardy@renault.com](mailto:cgt.lardy@renault.com)

**Contact : [cgt.lardy@renault.com](mailto: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.

