

Les incertitudes sur l'avenir ne sont pas levées

La fin des activités Thermiques s'accélère, L'arrivée de nouvelles activités Electriques beaucoup moins !

Dans la plupart des UET des salariés Ampere, le schéma directeur du site de Lardy a été présenté. Il confirme la volonté pour la direction d'**abandonner définitivement toute activité Thermique/Hybride** à Lardy et prévoit de nombreuses fermetures de bâtiments. La dé-sévérisation de la réglementation EU7 produit même une accélération du processus : l'objectif de la direction est de supprimer les activités Thermiques/Hybrides de la MAP d'ici la fin de l'année 2024.

« *Ca s'en va et ça revient* »... pas !

Si tout est clair pour la fin des activités historiques de Lardy, c'est loin d'être le cas pour le développement des nouvelles activités Electriques. Le début des travaux du laboratoire de chimie des batteries est une bonne nouvelle mais celui-ci est très loin de régler le problème des destructions d'emplois sur le site. 1200 emplois en moins, **c'est la moitié de l'effectif du site qui a disparu en 5 ans !** Le laboratoire ne concernerait que 15 emplois, pour l'instant pourvus au Technocentre au laboratoire actuel. Il s'agirait donc de mobilités entre sites et pas de reconversions pour les salariés de Lardy.

La transition électrique est l'occasion pour les hauts dirigeants de Renault de mener **une véritable casse sociale** pour augmenter toujours plus les profits et promettre des milliards d'euros aux grands actionnaires.

LE COMPTEUR DE LA CASSE SOCIALE A LARDY EN 5 ANS

-500 Salariés Renault
-700 Salariés prestataires

1200 Suppressions d'emplois sur le site de Lardy en 5 ans !

MOYENS D'ESSAIS & ATELIERS AMPERE LARDY → 100% AMPERE



Plan du site de Lardy pour la partie Ampere après la fin du Thermique (présenté par la direction lors des RUET Ampere la semaine dernière)

En plus de la fermeture déjà effective du L58 et du L47, la fermeture du PIM, du L39/40, du L25 et du L04 est annoncée. Au L16 et au BRAP, de nombreux bancs à rouleaux vont également fermer.

Cela signe l'accélération de la fin du thermique sur le site mais aussi et surtout l'absence de volonté manifeste de la part de la direction de développer les essais Electriques sur le site. D'après les équipes de terrain, **au moins 80% des essais Electriques sont aujourd'hui externalisés !**

Et que fait la direction quand le besoin d'essais abusifs « batterie » apparaît ? Elle loue le L48 à une société extérieure (Serma) qui se chargera de la reconversion du bâtiment en y ajoutant, en plus des essais « abusifs », 1 banc électrique, 1 banc EDP et 1 banc batterie.

Quelles activités Electriques en interne ?

En partant d'une quasi « feuille blanche », la direction applique à grande échelle ce qu'elle imposait jusqu'alors petit à petit : externalisations d'activités, raccourcissement des plannings de développement (et les pressions sur les salariés qui vont avec), délocalisations dans les pays à bas salaires, fonctionnement en sous-effectif,...

Les premiers éléments concernant le développement de la nouvelle Twingo/Legend sont à ce titre édifiants.

Alors que le directeur AMV (Ampere Vehicule), Ph. Brunet, avait promis une internalisation des activités, le développement de la Twingo/Legend se base sur tout autre chose. Coopération avec Volkswagen, délocalisation du développement en Chine, production en Slovénie, Ampere ne serait même pas responsable du projet pour Renault Group ! C'est totalement différent de ce qui avait

Pour nous, l'avenir des salariés sous-traitants, ça compte aussi !

Pour les essais Thermiques, FEV vient d'annoncer aux salariés de Lardy une baisse drastique d'activités dans les mois à venir (**d'au moins 50%**). Pour l'instant, des mobilités internes en France sont proposées mais le jeu de chaises musicales s'annonce compliqué. Avec 35 postes disponibles et 75 salariés de FEV à Lardy, dont la moitié serait concernée, cela fait déjà un nombre insuffisant de chaises !

En supprimant le Thermique sans assurer l'équivalent en activités Electriques, Renault/Ampere porte une lourde responsabilité pour l'avenir de salariés présents sur site depuis des années. Nous ne les laisserons pas tomber !

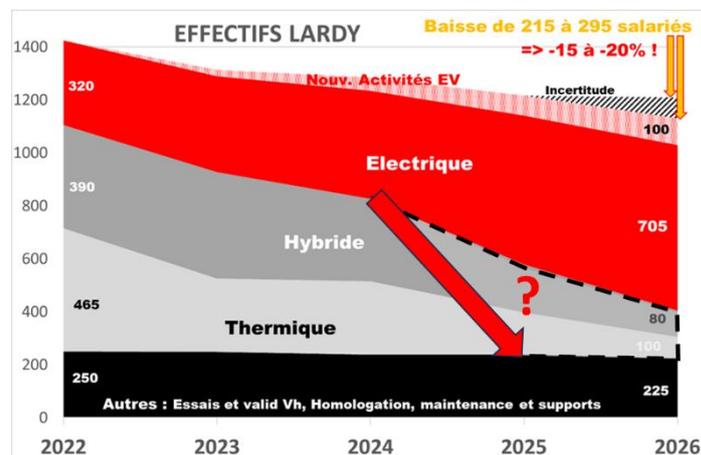
présenté aux syndicats et aux salariés pour justifier le découpage de Renault, souvenez-vous des « beaux » slides présentés pour expliquer le partage des responsabilités entre Ampere SAS, Ampere ST et Renault dans le cas d'un véhicule électrique ou d'un véhicule hybride. Il n'a pas fallu longtemps pour que ces promesses s'envolent !

Même chose pour le changement de stratégie de la marque Renault qui, au travers de son Directeur de Marque F. Cambolive, annonce maintenant qu'elle vendra encore du Thermique/Hybride après 2030 en Europe. Pourtant, il y a moins d'un an, la direction justifiait le découpage de Renault et la délocalisation complète des activités Thermiques et Hybrides avec un argument « massue » : « Renault sera la première marque du portefeuille du Groupe à devenir 100% électrique, en Europe en 2030 ».

Questionnés sur ces sujets lors de la 1^{ère} réunion du CSE d'Ampere SAS, les représentants de la direction ont botté en touche en indiquant que ces questions relevaient d'un futur CCSE (CSE central) regroupant les 4 sous-filiales d'Ampere. Encore un bon moyen de balader les représentants syndicaux d'une instance à une autre ! Le seul élément concret, c'est une réunion prévue sous 15 jours pour les salariés du SMEC à Cléon (Service Moyen d'Essais Cléon) au sujet de leur avenir.

Reconversions, formations, nouvelles activités, il y a urgence !

L'accélération de la délocalisation des activités Thermiques pose des questions encore plus criantes. Mi-2022, le directeur de l'ex-Etablissement de Lardy avait présenté aux salariés du site une projection des effectifs (Renault + sous-traitants) jusqu'à 2026. Mais elle était encore basée sur une réglementation EU7 sévère. Depuis que le lobbying des constructeurs a modifié la donne au niveau européen, les plans ont été revus pour Lardy. Alors qu'il était censé rester encore plus de 300 salariés sur le thermique et l'hybride en 2025 (et 180 en 2026), la très grande majorité (voire tous) vont arrêter ces activités dès la fin 2024.



Combien vont se voir proposer une véritable reconversion ? Combien vont devoir se trouver un nouveau poste ailleurs (notamment les salariés sous-traitants) ? Combien pourront suivre de réelles formations utiles à leur futur poste alors que le Campus EV de Lardy n'est encore qu'à l'état de projet ?

Face aux fortes incertitudes qui pesaient après l'annonce fin 2021 de la délocalisation des activités Thermiques/Hybrides vers l'Espagne et la Roumanie, les salariés de Lardy s'étaient mobilisés en 2022 au travers du collectif MERL (Maintien des Emplois Renault-Lardy). Cela avait permis d'obtenir des réponses sous la pression de la mobilisation et des alertes à la presse et aux élus locaux.

De nouvelles menaces se font jour avec la focalisation du site sur une seule technologie. Jusqu'alors, si le marché automobile évoluait de l'Essence au Diesel ou du Diesel à l'hybride et à l'électrique, il était facile et naturel pour les salariés de changer d'activité. Avec le découpage de Renault, la création de Horse (qui va devenir sous peu une co-entreprise avec Geely) et le départ des activités Thermiques/Hybrides, cela ne sera plus le cas à Lardy.

Alors, d'une manière ou d'une autre, les salariés devront se mobiliser collectivement pour obtenir des réponses et défendre leurs emplois. Les militants de la CGT sont à leur disposition pour s'organiser.

La délégation des Activités Sociales du CSE d'Ampere SAS votée par la CFE-CGC et la CFDT

TOUS les élus CFE-CGC et CFDT ont voté pour la délégation de TOUTES les activités sociales du CSE AMPERE SAS vers les divers CSE (Techno, Siège ou VSF).

- Ces élus se sont totalement défaussés de leurs prérogatives pour lesquelles ils ont pourtant été élus !
 - Ils font prendre le risque d'un redressement URSSAF selon le cabinet conseil SECAFI-SEMAPHORES
 - Ils font prendre des risques de rupture d'activités puisqu'un certain nombre n'avaient pas été prévues ou dimensionnées dans ces CSE pour les salariés AMPERE. Ces CSE vont en plus fermer mi-juin pour créer un nouveau CSE IDF avec toute la complexité que cela génère.
- Mais surtout, la volonté des élus CFE-CGC et CFDT était de s'attaquer à la solidarité. C'est chose faite en déléguant dans ces CSE qui ont des règles et des modalités de subvention beaucoup moins solidaires que ce qui se faisait au CSE de Lardy ou de Cléon.
- Pour les salariés aux plus faibles revenus, pour les salariés seuls, pour les familles recomposées, ce sera des pertes de plusieurs dizaines de % de subvention et plusieurs centaines d'euros de perte par an !
 - Le fait de ne plus pouvoir bénéficier de la subvention complémentaire pour les séjours-Week end du CSE en plus de leur crédit annuel.

Cette première décision nous emmène bien loin des promesses de la CFE-CGC et de son magnifique slogan : « Le meilleur de chaque site au bénéfice de tous », puisque leur 1^{ère} décision est d'appliquer les règles et modalités de subvention du CSE qui sont loin d'être les plus favorables à la grande majorité des salariés !

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 - AMPERE - PRESTATAIRES - INTERIMAIRES - APR - ETAM - CADRES.

