

Campus E-Lardy : la montagne accouche d'une souris

Voici quelques rappels pour les récents arrivés sur le site de Lardy. Fin 2018, le site atteignait un pic d'activités et d'emplois avec 2400 salariés (1200 salariés Renault et 1200 salariés sous-traitants), en lien avec la sévèrisation de la réglementation sur les émissions polluantes des véhicules thermiques et hybrides. En décembre 2021, le directeur de la Mécanique, Ph. Brunet, annonçait la délocalisation totale des activités thermiques et hybrides en Espagne et en Roumanie pour 2025.

Dans la foulée, **un collectif de salariés se créait pour défendre les emplois et les activités du site** (le collectif MERL pour Maintien des Emplois Renault-Lardy). Interpellant les élus locaux, les pouvoirs publics et les médias, le collectif a maintenu la direction sous pression et celle-ci a dû présenter des projets d'avenir pour le site. Si le laboratoire de chimie des batteries a bien été validé et ouvrira bientôt, l'autre projet « phare » de la direction, la création d'un centre de formation sur l'électrique à Lardy, est en revanche devenu une sorte d'Arlésienne. Il a d'abord été présenté aux élus locaux et aux pouvoirs publics comme **un vaste « campus » au nord du site qui comprendrait même la création d'un hôtel capable d'accueillir des étudiants venus de partout en France**.

A tel point que la mairie de Lardy a même modifié le PLU (Plan Local d'Urbanisme) pour permettre la création d'un hôtel dans ce secteur ! Mais, après plusieurs faux départs, le projet de « pôle de formation » électrique ne prendra finalement la forme, à partir de juin 2025, que de **3 salles de formation dans l'ancien bâtiment des syndicats** (L71 près de l'entrée principale). Un autre espace est envisagé sur une moitié du bâtiment L23 (avec 7 salles de formation) mais les travaux restent à confirmer sur 2025. Quant aux ateliers pratiques prévus dans le bâtiment L04, ils sont « *à étudier et confirmer* ». C'est en tout cas ce que la direction a présenté il y a 2 semaines en CSE Ampere SAS.

Pour un projet présenté fin 2022 (il y a 2 ans et demi !) aux élus locaux comme un formidable outil de développement du territoire (après la division des effectifs de Lardy par 2 depuis 2018), il y a franchement de quoi dénoncer un sacré enfumage. Pour les salariés de Lardy, il est positif de retrouver un lieu pour les formations mais, pour rappel, le bâtiment dédié L51, qui comportait le même nombre de places que le futur L71, a été fermé début 2023 puis détruit. Cela paraît bien tard alors que les décisions structurantes pour le site ont été prises en décembre 2021. Pendant tout ce temps, les salariés de Lardy ont très souvent été obligés de se déplacer au Technocentre pour suivre les formations électriques nécessaires à leur reconversion. De qui se moque-t-on !

3 ans et demi pour accorder l'ouverture de 3 salles de formation sur l'électrique à Lardy, on voit bien qu'un véritable plan de reconversion global n'a jamais été dans les projets de la direction !

Un point sur les effectifs de Lardy

3 ans et demi après l'annonce de la délocalisation des activités Thermiques et Hybrides, il ne reste en effet quasiment plus d'activités dans ce domaine sur le site. Les effectifs ont été divisés par 2 depuis 2018 puisqu'il reste 723 salariés Renault-Ampere et environ 500 salariés sous-traitants permanents sur site. Comment se réjouir de cette situation quand on défend l'emploi et les intérêts des salariés ?

Les « tourniquets » et barrières poussent comme des champignons sur le site :

salariés Renault, Ampere et prestataires, ne nous laissons pas diviser !

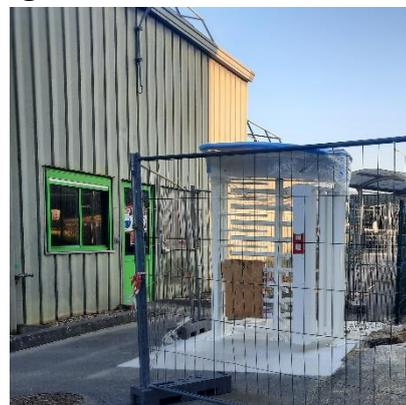
Les salariés entrant par le nord du site ont vu apparaître deux nouveaux tourniquets (pour l'instant inactifs), l'un entre le L47 et le L48 à la sortie du tunnel piétonnier et l'autre sur le chemin de l'amphithéâtre Gordini depuis ce même tunnel.

Ces travaux préparent l'arrivée des salariés Serma au L48. Pour rappel, la direction de Renault a préféré louer ce bâtiment à la société sous-traitante Serma pour y faire réaliser des essais abusifs sur les batteries (et finalement aussi des essais sur 4 bancs d'essais pack Batterie, 2 bancs module batterie, 1 banc Moteur et 2 bancs Electronique de Puissance...).

La justification donnée par A. Caron, alors président du feu-CSE de Lardy : Renault n'avait pas les moyens d'investir dans la zone Nord pour la transformer dans l'électrique (L48 et PIM), cela aurait coûté « *plusieurs dizaines de % du budget d'investissement de Lardy* » (soit 10 à 15 millions € de plus sur 3 ans). Ironie de l'histoire ? En 2023 et 2024, Renault a distribué 1,368 milliard €.

Les investissements refusés à Lardy correspondent à 0,7 à 1% de ce montant. Ce n'est donc pas que Renault n'a pas les moyens d'investir, c'est que la direction préfère gaver les actionnaires maintenant plutôt que d'investir pour le futur.

Quoi qu'il en soit, ces barrières, ces grilles et ces séparations ne nous empêcheront pas de rechercher l'unité de tous les salariés du site. Nous rappelons que la CGT-Lardy est un syndicat de site, c'est-à-dire qu'elle compte parmi elle des syndiqués de différentes entreprises opérant à Lardy.



Non, ce n'est pas la protection de l'environnement qui menace les emplois, c'est la course au profit !

Affectation Intéressement

Attention, lors de l'affectation de l'intéressement financier, il faut réaliser 2 opérations, l'une pour l'intéressement et l'autre pour la participation. La période d'affectation se termine le 24 mars. Par défaut, l'argent est placé.

Depuis plusieurs mois, le Directeur Général de Renault, L. de Meo, s'est fait le chantre d'un **report de l'objectif de baisse des émissions de CO₂ dans le cadre de la réglementation CAFE** (Corporate Average Fuel Economy). Celles-ci devaient passer de 110 g/km (procédure WLTP) pour l'ensemble des ventes de VP (Véhicules Particuliers), moyenne pondérée par la masse des véhicules, à 93.6 g/km pour l'année 2025. De même, pour les véhicules utilitaires légers, les objectifs devaient passer de 181.1 g/km à 153.9 g/km toujours sur WLTP.

Plusieurs constructeurs européens (dont Volkswagen et Renault) ont annoncé qu'ils ne pourraient pas atteindre ces objectifs en 2025, prétextant la stagnation du pourcentage de véhicules électriques dans les ventes. Afin de pousser l'Union Européenne à retarder l'application de ce nouveau seuil, L. de Meo a décrit les « 2 seules solutions » qu'il envisageait :

- Acheter des crédits CO₂ à Tesla ou aux constructeurs automobiles chinois. Une façon de dire à l'Union Européenne que sa politique revenait à financer des concurrents non-européens.
- Augmenter les prix des véhicules thermiques pour orienter les clients vers des véhicules hybrides ou électriques, ce qui conduisait à réduire la production de véhicules thermiques et donc, dans la logique patronale, à réduire les emplois. Une forme de chantage qui faisait de nos emplois une monnaie d'échange pour le patronat de l'automobile.

Mais, dans cette équation qui semblait opposer protection de l'environnement et emploi, le Directeur Général évacuait volontairement un terme primordial : **la question des profits**. Il existait en effet une autre solution au « problème » : baisser la marge sur les véhicules électriques pour permettre enfin à la majorité de la population d'y avoir accès. Comme cela revenait à remettre drastiquement en cause les objectifs toujours plus famoureux de marge opérationnelle, il n'y a rien d'étonnant à ce qu'il n'ait surtout pas voulu que cette hypothèse apparaisse !

La vision patronale qui oppose protection de l'environnement et emploi dans le secteur automobile a pour objectif de masquer le point essentiel : c'est la course au profit dans une concurrence de plus en plus effrénée entre tous les constructeurs qui est en réalité un frein pour l'emploi (comme pour nos salaires et nos conditions de travail) et pour l'environnement. Nous le voyons bien à Lardy : ce sont les enjeux de réduction des émissions polluantes des véhicules thermiques et hybrides comme ceux concernant l'autonomie et la consommation des véhicules électriques qui déterminent le développement des activités et des emplois. En revanche, **la pression de la réduction des coûts et celle de l'atteinte d'une marge opérationnelle toujours plus élevée conduisent à la précarisation des emplois et à la limitation des embauches et des investissements.**

En ce début d'année 2025, la direction de Renault a commencé à mettre à exécution ses menaces : elle a annoncé la suppression de 700 postes d'intérimaires à Batilly (qui produit le Master) et 300 postes d'intérimaires à Sandouville (qui produit le Trafic). Tout en restant flou dans les médias sur les raisons de ces suppressions d'emplois, elle utilisait cette décision comme une forme de pression vis-à-vis de l'Etat français comme de la commission européenne. Quelques semaines après, la présidente de la commission européenne, U. von der Leyen, annonçait un report du passage au nouveau seuil (qui sera considéré en moyenne sur 2025, 2026 et 2027). Cette décision a concordé avec l'annonce la semaine dernière à l'usine de Douai d'un « plan européen pour l'industrie automobile » en présence de L. de Meo, du commissaire européen S. Séjourné et du ministre de l'industrie M. Ferracci. L. de Meo a exprimé sa « *gratitude* » envers le gouvernement pour son « *travail acharné* », remerciant « *notre bien aimé ministre* ». On comprend ses déclarations quand on se souvient que, lors de la présentation des résultats financiers 2024, Renault avait chiffré à 1 point de marge opérationnelle l'impact négatif de la réglementation CAFE sur les résultats prévisionnels de 2025 (cela représenterait 500 millions € à iso-chiffre d'affaires). Si Renault suit sa politique actuelle, il y a de grandes chances que ce montant se retrouve directement dans la poche des actionnaires début 2026 plutôt dans nos salaires ou dans des investissements...



Dans le même temps, aucune annonce n'a été faite pour revenir sur la suppression des 1000 postes d'intérimaires malgré les demandes formulées par la CGT des usines de Batilly et de Sandouville ! La conclusion de cette séquence serait donc que Renault va gagner 500 millions € en plus en 2025 mais que 1000 salariés intérimaires risquent de se retrouver au chômage ? Scandaleux !

Pour nous, rien n'oppose protection de l'environnement et emploi si on remet en cause la funeste course au profit qui nous envoie socialement et écologiquement dans le mur.

Contact : cgt.lardy@renault.com / Facebook : CGT.RENAULT.LARDY91

La CGT Lardy : syndicat de site pour tous les salariés du CTL : RENAULT - AMPERE – PRESTATAIRES – INTERIMAIRES