

Enfin des informations officielles sur la « scission » de Renault :

**Ce matin, RDV à 10h (1h de grève)  
devant le CTL (entrée principale)**

**Pour échanger les informations sur Horse/Ampère et faire  
entendre la voix des salariés :**

**« Non au démantèlement du groupe ! Ce n'est pas à nous  
de payer leurs opérations boursières ! »**

*Débrayage à l'appel de la CGT et SUD-Lardy. Des délégations d'autres sites Renault seront présentes devant Lardy : soyons nombreux pour les accueillir et construire une réaction d'ensemble.*

**Après trois mois de « fuites » organisées dans la presse, la direction générale a  
enfin officialisé quelques informations lors du dernier CCSE**

Lors du CCSE (Comité Central Social et Economique) du 12 mai, la direction générale a enfin fourni quelques éléments sur la création des 2 entités (activités électriques regroupées dans « Ampère », thermiques et hybrides dans « Horse »).

Dès 2023, 2 « entités » seraient sorties du groupe Renault.

- Ampère, entité dédiée « *au développement, à la production et à la commercialisation de véhicules électriques* » qui regrouperait 10 000 salariés de France : une partie du Technocentre, Lardy, Renault Software Labs (Toulouse et Sophia-Antipolis) et « *d'autres sites d'Ile-de-France à l'étude* » ; les usines de Cléon et celles déjà regroupées dans la filiale Electricity (Douai, Maubeuge et STA) ; les « *fonctions supports liées à ces activités* ».
- Horse, entité dédiée « *au développement et à la production de moteurs et boîtes de vitesses thermiques et hybrides de nouvelles générations E-TECH* » qui regrouperait 10 000 salariés hors de France : les centres d'ingénierie délocalisés en Roumanie, Espagne et Brésil (RTR, RTS, RTA) ; les activités « *moteurs et transmissions* » (hors châssis) des usines d'Espagne, Roumanie, Turquie, Portugal, Brésil, Chili et Argentine ; les « *fonctions supports liées à ces activités* ».

En France, il y avait 25 000 salariés actifs en France dans Renault SAS fin 2021 (les salariés dépendant déjà d'une filiale ne sont pas comptabilisés). C'est bien une scission qui se prépare donc : l'entité d'Ampère devrait être constituée de 5 000 salariés sortis de Renault SAS et 5 000 autres aujourd'hui dans Electricity. Il ne resterait alors plus que 20 000 salariés dans Renault SAS : il y en avait 44 000 il y a 17 ans en 2005 !

**Pourtant, la direction clame qu'il ne s'agit ni d'une scission, ni d'un démantèlement !**

Les Echos

Présidentielle Économie Entreprises Finance - Marchés Bourse Monde Tech-Médias Start-up Politique Régions Patrie

### Renault précise son projet de « scission » 🗨️

Le groupe au Losange a divulgué, ce jeudi, des détails sur son projet de séparation des activités thermiques et électriques. Il s'agirait de créer deux filiales d'environ 10.000 salariés chacune, l'une pour l'électrique et le logiciel, basée en France, et l'autre pour les moteurs thermiques et hybrides, basée à l'étranger.

**« C'est tout sauf une scission, ce n'est pas un démantèlement du groupe. »**

Martin Provost, directeur développement international Renault (CCSE mai 2022)



*Ceci n'est pas une pipe.*

René Magritte (1929)

## La filialisation... en marche

Afin de démentir la scission du groupe, la direction générale a juré en CCSE que tous les scénarii étaient encore sur la table concernant le statut juridique et financier de l'entité « Ampère ». Cependant, elle intégrerait la filiale Electricity dès le début : comment imaginer que les salariés d'« Ampère » restent Renault SAS ? D'autre part, la presse économique bruisse de rumeurs d'introduction en Bourse de cette entité. L. De Meo a confirmé que l'objectif était, par ce biais, de lever des milliards d'euros et de jouer dans la même cour que Tesla, car Renault ne serait pas valorisée à hauteur de son potentiel en termes de capitalisation boursière.

Si les entités créées deviennent des filiales, les salariés concernés verraient leur contrat de travail automatiquement transféré (sans possibilité de refus sous peine de licenciement) et leurs droits sociaux (rémunération, congés, temps de travail, etc.) seraient revus sous 15 mois après le transfert. Cela nous rappelle évidemment l'article L1224-1 utilisé lors de l'externalisation forcée des salariés de la maintenance vers P2M ou la filialisation de l'usine de Douai.

Un facteur de division entre salariés serait de nouveau introduit : sur un site comme le Technocentre, il y aurait des salariés « Ampère » et des salariés Renault SAS avec des droits potentiellement différents, des syndicats différents, des CSE différents, des directions différentes. Le bon vieux « *diviser pour mieux régner* » !

### Tout Lardy dans Ampère dès 2023 : accélération de la délocalisation des activités « Thermiques et Hybrides » et question des reconversions !

D'après la communication issue du CCSE, l'ensemble du site de Lardy basculerait dans « Ampère » dès 2023. Il y a fort à parier que la direction va présenter cela comme un élément très rassurant pour l'avenir des emplois et du site. Il est clair que, divisés entre Ampère, Horse et Renault SAS à Lardy, les salariés auraient vu leur capacité de réaction bien affaiblie.

Mais l'hypothèse d'un passage complet des salariés de Lardy dans « Ampère » en 2023 est loin de résoudre les brûlantes questions d'actualité :

- Cette annonce est concomitante d'une accélération visible de la délocalisation des activités « Thermiques et Hybrides » vers l'Espagne et la Roumanie (en particulier à la DEA-MU mais également à la DEA-MK). M. Brunet avait parlé en février 2022 d'une scission dans sa direction DEA-M en 2024 ou 2025. L'accélération du processus évoquée par la direction générale n'est pas obligatoirement une bonne nouvelle alors que les salariés qui travaillent aujourd'hui sur le Thermique et l'Hybride n'ont toujours pas de perspective de reconversion et que le site de Lardy n'a toujours aucune nouvelle activité confirmée sur l'électrique.
- Le statut des salariés qui travailleront à Lardy sur le thermique et l'hybride pour EU7 (jusqu'à 2025-27 ?) est flou : comment travailleront-ils avec les salariés Horse à qui ils transmettent leurs activités ou qu'ils encadrent techniquement (référents MAP et Technical Leaders DEA-T notamment) ? Comment la direction s'engage-t-elle à les reconverter réellement sur des activités « Electrique » à la fin de leurs missions « Thermiques et Hybrides » ?

La question de la reconversion des 900 salariés travaillant aujourd'hui à Lardy sur ces activités est donc toujours pleine et entière. Nous réclamons :

- Un plan global de reconversion (des formations + 1 poste pour chacun) avec un planning, des objectifs, des jalons, une équipe « projet », etc.
- De nouvelles activités pour le site (chimie des batteries, électronique de puissance, hydrogène, études sur « wall-box », etc.)
- De nouveaux moyens d'essais (laboratoire de chimie, adaptation des bancs actuels à l'hydrogène, moyens pour validation des batteries, etc.)
- Des investissements à la hauteur de la transformation nécessaire (au moins le double des investissements actuels pour revenir au niveau de ceux des années 2011-18).

### Assez des « tire-auto » qui passent en mode « autonome » ! La direction doit les faire réviser.

Le 12 avril 2022, nous avons déjà alerté la direction par mail concernant un « tire-auto » du L26 qui avait failli renverser un salarié et dont la sécurité n'avait pas fonctionné. Idem pour un dysfonctionnement d'un autre tire-auto au L16. La direction nous avait alors répondu que c'étaient les salariés qui n'avaient pas respecté les consignes ! Mercredi dernier, de nouveau, un « tire-auto » du L26 est passé en mode « autonome », avançant tout seul dans l'aire de macération. La direction va-t-elle nous dire que c'est la faute de l'homme invisible ? **Nous demandons un arrêt et une vérification immédiate de tous les « tire-autos » du site avant qu'un accident grave ne survienne.**