



**Horse/Ampère/Power/Flexis/Hyvia/Alpine/  
Mobilize/The future is Neutral/...**

15/11/22

**Ce n'est pas un démantèlement,  
c'est une désintégration !**

Après au moins 1 an de travaux sur le découpage de Renault, la direction générale a dévoilé une part de son projet aux marchés financiers la semaine dernière. Comme le code du travail l'y oblige, elle a présenté des éléments (largement insuffisants) aux organisations syndicales centrales puis locales. Des présentations ont également été faites dans des RUET et les interventions du directeur général L. De Meo et du directeur de l'ingénierie G. Le Borgne sont disponibles sur l'intranet.

A partir de ces données ainsi que des réactions de terrain que nous avons recueillies, nous vous proposons cette première synthèse ainsi que l'analyse que la CGT-Lardy en fait.

A l'évidence, il ne s'agit pas d'une énième réorganisation mais d'une **rupture radicale avec l'organisation juridique, technique, sociale et économique actuelle du Groupe**, même si elle est alimentée par des tendances de fond impulsées par les hauts dirigeants depuis plusieurs années. Elle se caractérise par :

**1/ Une coupure que la direction générale voudrait profonde et irrémédiable entre les activités thermiques et hybrides et les activités électriques.** L'abandon total des activités thermiques et hybrides à Lardy et l'attachement du site à une seule technologie ne sont pas acceptables. Et l'**apparition-surprise de « l'entité » Power**, que la direction générale a décidé d'arrimer à Horse (donc au thermique/hybride), avive les inquiétudes.

**2/ Une véritable parcellisation du groupe :** il ne s'agit pas d'une simple séparation en 2 mais en pas moins de 8 « entités » pour l'instant (voir liste complète dans la suite du tract).

**3/ Une primauté donnée au gonflement de la capitalisation boursière au détriment du fonctionnement au quotidien** avec une organisation qui s'annonce bien complexe !

**4/ Des conséquences préoccupantes pour les salariés, en particulier ceux de Lardy :** transfert du contrat de travail par le L1224-1 dans Ampère pour les uns et rattachement à l'entité Power pour les autres, remise à plat des droits sociaux, disparition plus que probable de l'Etablissement et du CSE de Lardy et fusion avec des Etablissements et CSE d'autres sites.

#### **Gilles Le Borgne a osé !**

Lors de son intervention de jeudi au sujet de la découpe du Groupe, le directeur de l'Ingénierie Gilles Le Borgne a osé dire : « *s'il vous plaît, ne passez pas votre temps à parler de ça, concentrez-vous sur la sortie des véhicules* ». Mais pour qui se prend-il ?

Quand l'instigateur de l'externalisation forcée des salariés de la maintenance nous demande de ne pas nous préoccuper de notre avenir, il y vraiment de quoi s'inquiéter et... de quoi réagir !

**Les objectifs de la direction générale sont clairs : augmenter la capitalisation boursière et la marge opérationnelle au mépris de toutes conséquences préjudiciables pour les salariés.**

**La CGT-Lardy poursuivra son travail d'analyse et d'information la plus large possible pour donner les moyens à tous les salariés qui le veulent de défendre leur emploi, leurs droits sociaux et leurs conditions de travail. A chaque occasion, nous proposerons aux autres syndicats du site des actions communes et nous sommes en lien avec les syndicats CGT des autres sites Renault pour réagir ensemble.**

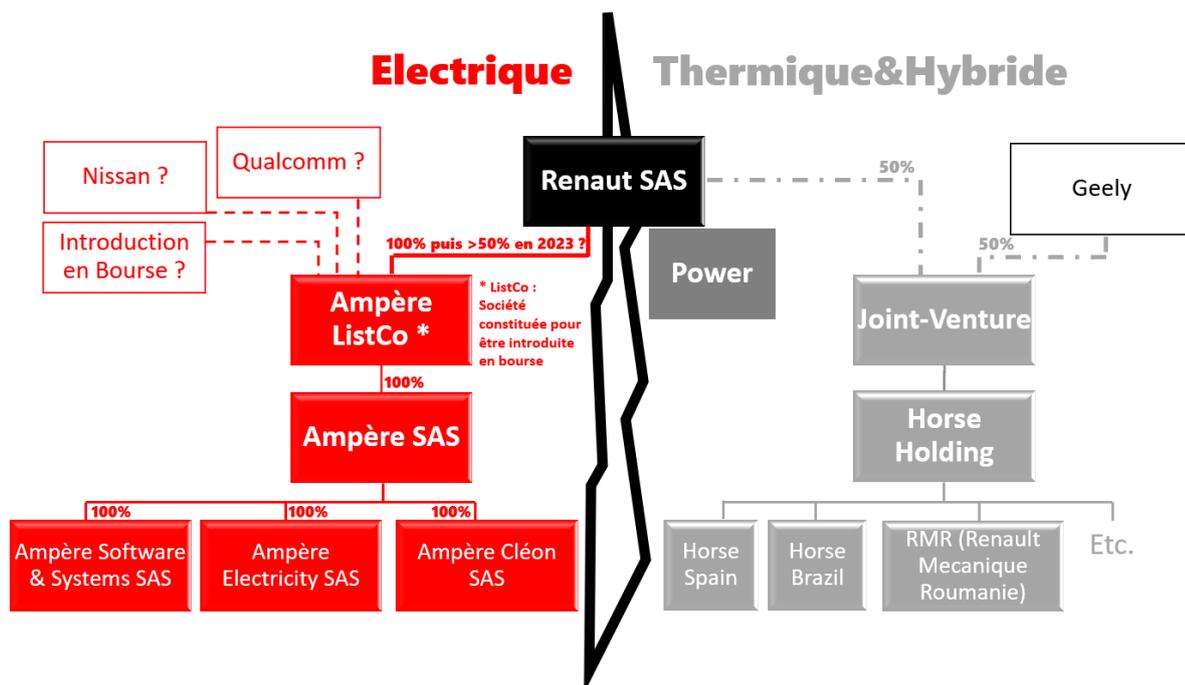
**Dans les mois à venir, la direction, les médias et le gouvernement vont scruter les réactions des salariés : ce n'est pas la force des attaques qui importe mais notre capacité à y faire face en discutant largement et en nous organisant pour nous défendre.**

**D'ores et déjà, envoyez-nous vos questions par mail à [cgt.lardy@renault.com](mailto:cgt.lardy@renault.com) ou en contactant un élu CGT. La consultation locale des syndicats doit avoir lieu lors d'un CSE extra le 5 décembre.**

# 1/ Horse, Ampère et maintenant Power : derrière la découpe, une délocalisation déjà en cours et une autre qui se profile ?

L. De Meo a confirmé ce qui se tramait depuis au moins 1 an : Renault sépare ses activités thermiques et hybrides de ses activités électriques. Mais, alors qu'il n'était question que d'Ampère et Horse, il a « sorti du chapeau » une entité dénommée Power qui interroge à bien des titres.

Voir ci-contre le « Meccano » juridique envisagé par la direction et ci-dessous les caractéristiques de chacune des entités.



	Ampère	Horse	Power
<b>Statut juridique</b>	Filiale de Renault SAS à 100% à la création puis X% (>50%)	Société détenue à 50/50 par Renault et Geely (sortie des comptes de Renault)	Pas une entité juridique (pour le moment !) mais un regroupement fonctionnel d'activités
<b>Activités</b>	Conception / Développement / Fabrication / Vente		
<b>Technologie</b>	GMP Elec / Plateforme vh Elec / Software vh toute techno	GMP Therm&Hyb	Plateforme vh Therm&Hyb / Caisses et trains roulants toute techno
<b>Marques</b>	Renault 100% Elec Vh Particuliers	Ventes à Renault Therm&Hyb, Dacia, Geely	Renault Therm&Hyb Vh Particuliers (hors Europe après 2030), Renault Vh Utilitaires Légers toute techno, Dacia
<b>Nombre de salariés</b>	10 000 salariés (uniquement en France)	19 000 salariés (uniquement hors France) dont 9 000 issus de Renault	15 000 salariés en France (à confirmer car le flou règne !) - chiffre non connu pour les salariés à l'étranger
<b>Contrat de travail</b>	Transfert contrat de travail par L1224-1	Transfert contrat de travail fonction des lois des pays	Maintien du contrat de travail Renault SAS

## Power : une apparition aussi soudaine que lourde de dangers

Jusqu' alors, la direction générale avait indiqué que les activités indépendantes de la motorisation (comme la caisse, les trains roulants, l'homologation, les chocs, etc.) ne seraient pas concernées par la coupure. Mais (surprise !) les présentations montrent maintenant **le rattachement de ces activités à la partie « Therm&Hyb »**, au travers d'une « entité » Power associée à Horse. A Lardy, cela concerne 170 salariés (DEA-TV, TR, TO, P, V, le service TPR, la DISG et une partie du service DEA-TMT). **Comme il n'y a pas de justification technique à ce choix, les salariés concernés se posent énormément de questions.** Pourquoi rattacher ces salariés à une technologie vouée à disparaître en Europe pour Renault dans 8 ans ? S'agit-il d'une première phase avant filialisation et/ou délocalisation ? Ampère pourra-t-il à terme faire appel à d'autres que Power (sous-traitants, constructeurs) pour le développement et/ou la fabrication de ses caisses, trains roulants, etc. ?

Clairement, les documents présentés aux élus du CSE sont largement insuffisants pour nous permettre d'avoir un avis éclairé sur cette partie du projet. **C'est à la direction de nous donner des informations précises dans les plus brefs délais pour y remédier.**

Concernant ce premier point fondamental, cette coupure acte, pour la direction générale, la **délocalisation totale de toutes les activités moteurs Thermiques et Hybrides**. La recherche sur les nouveaux carburants (comme l'hydrogène pour moteur à combustion interne), ce ne sera pas pour Lardy. De la même façon, si l'interdiction de ventes en Europe en 2035 de véhicules thermiques et hybrides était revue, le « plan B » de Renault, c'est quand même de concevoir et développer ces moteurs en dehors de France.

**Nous le réaffirmons avec la plus grande clarté : la CGT-Lardy est opposée à ce choix.** La majeure partie du site de Lardy va se retrouver attachée à une seule technologie, restreinte à un seul type de véhicules : le véhicule particulier Renault 100% Electrique à batterie. Pas d'activités annoncées sur le véhicule utilitaire (électrique ou pas), sur la pile à combustible, sur l'électrique Dacia ou Mobilize (pour rappel, le véhicule VTC Limo est conçu, développé et fabriqué en Chine !). **Donner son accord à ce projet reviendrait à avaliser la délocalisation et un champ d'activités particulièrement réduit pour Lardy : les consultations centrales et locales permettront de connaître le positionnement des autres syndicats sur la question.**

## **2/ L. De Meo ne découpe pas, il fait du « petit bois » : il n'y a pas une coupure en 2 mais en 8 entités au moins et, au sein de chacune, apparaissent des filiales de filiale...**

Dans ses présentations, la direction générale affiche une nouvelle organisation basée sur l'image d'un arbre constitué d'un tronc (Renault Group-Power) et de branches (Ampère, Mobilize, Alpine et The future is NEUTRAL, chargée de l'économie circulaire). Mais l'analogie s'arrête là puisqu'il s'agit d'une organisation « horizontale » où chaque entité est censée avoir son propre compte de résultats et donc des objectifs de rentabilité propres ! Il sera alors plus facile de justifier qu'il faut... **couper des branches si elles ne sont pas assez rentables !**



Mais la parcellisation ne s'arrête pas là : après Hyvia (joint-venture avec Plug Power sur les piles à combustible), voici bientôt Flexis, joint-venture (avec un partenaire encore inconnu) chargée du projet FlexEVan, véhicule utilitaire léger 100% Electrique. **Il semble que chaque projet important donnera lieu à la création d'une entreprise séparée, filiale ou co-entreprise !**

Le découpage se poursuit au sein même des entités. Ainsi, Ampère aura elle-même 3 filiales ! Car, si la majorité des salariés de l'ingénierie d'Ampère se retrouve dans l'entreprise Ampère SAS, ceux du Software et Système Véhicule seront dans une filiale de filiale (Ampère Software & Systems SAS), comme ceux de la fabrication dans Ampère Electricity SAS (Douai, Maubeuge et STA) ou dans Ampère Cléon SAS. **Là aussi, la stratégie du « diviser pour mieux régner » est à l'œuvre !**

## **3/ Une probable « usine à gaz » pour le fonctionnement au quotidien**

Les **longues explications** nécessaires à Gilles Le Borgne pour décrire le développement d'un véhicule Hybride de marque Renault nous laissent imaginer **ce qui nous attend !** Power dirigera le développement mais demandera le Soft et Système véhicule à Ampère S&S et le GMP à Horse. Mais Horse devra demander à Ampère les parties électriques et le Soft et Système du GMP. Le tout sous forme de « *contrats client-fournisseur* » pour que « *chacun soit responsable* » ! De l'aveu même du directeur de l'ingénierie : « *c'est un petit peu plus compliqué, mais le modèle existe et ça va nous obliger tous à être extrêmement rigoureux* » ! Un autre exemple qui vient en tête de plusieurs salariés concerne les relations de ceux qui travailleront pour Ampère avec l'Inde (RNTBCI) qui fera intégralement partie de Power. Quant aux **mobilités entre « entités »**, il faudra autre chose que les quelques mots rassurants des différentes redescentes pour nous convaincre !

### **« Intégration horizontale » ou externalisation ?**

L. De Meo a insisté sur l'intégration « horizontale ». Cela consiste à **multiplier les partenariats** sur les activités en développement : de l'approvisionnement en matières premières (avec Terrafame) à l'électronique de puissance (avec STMicroelectronics et Vitesco) en passant par la production de cellules (avec Verkor et Envision) ou les machines électriques (avec Valeo et Whylot).

Si Renault dit vouloir « *couvrir 80% de la chaîne de valeur des électrique avant 2030* », **cela ne veut pas dire développement des activités et compétences en interne**. Bien au contraire, le passage à l'électrique est l'occasion pour nos hauts dirigeants d'atteindre leur objectif d'une ingénierie déconcentrée, type « tour de contrôle ». Une logique qui n'est pas conforme à la réalité de notre travail : pour contrôler, il faut avoir développé en interne les compétences, les maîtriser et les transmettre.

**Multiplier les interfaces, ne plus compter sur l'entraide et la coopération, ce n'est pas clairement pas ce dont nous avons besoin sur le terrain !**

## 4/ Des conséquences préoccupantes pour les salariés, en particulier à Lardy

Les choix stratégiques de la direction générale ont des conséquences concrètes pour les salariés. Elles ne nous paraissent pas aller dans le bon sens :

**Un éclatement du salariat encore accru :** le site de Lardy va se retrouver avec des salariés d'Ampère SAS, des salariés de Power (Renault SAS) ainsi que quelques-uns d'Ampère Software&Systems. Mais chaque entreprise aura ses propres sous-traitants (et parfois des sous-traitants de rang 2). On assistera donc à une multiplication des statuts : une situation dont l'objectif est de rendre plus difficiles les réactions collectives des salariés.

**L'application du L1224-1 pour le transfert du contrat de travail dans les filiales :** c'est l'article qui a été appliqué pour l'externalisation forcée de la maintenance. Cela veut dire qu'on ne peut refuser le transfert (sous peine de licenciement) qui se fera sans signature d'avenant. Le transfert dans Ampère aurait lieu en septembre 2023. Tous les accords d'entreprise tombent, la direction ayant déjà lancé la renégociation d'un « socle commun » des droits sociaux qui concernera les salariés de Renault et des filiales. Des accords pourraient être ensuite signés dans les filiales ou dans les filiales de filiale... Ce qui conduirait à des droits sociaux, des organisations du travail, des primes qui pourraient être différents entre entreprises ! Et qu'en sera-t-il des mobilités entre entités ? D'ici septembre 2023 déjà : sont-elles bloquées puisque les effectifs de chaque entité sont fixés au 5 septembre 2022 ?

**La fin probable de l'Etablissement et du CSE de Lardy :** c'est ce que le directeur de l'Etablissement a indiqué lors du CSE de mardi dernier. Mais la nouvelle organisation n'est indiquée nulle part. Pour Ampère SAS, il pourrait s'agir d'un Etablissement centré sur le Technocentre, auquel seraient attachés les parties concernées à Lardy, Aubevoye, Cléon et VSF. Ampère SAS compterait 2392 salariés dont 648 à Lardy.

Même chose pour Ampère S&S qui comporterait des effectifs au TCR et dans les centres de Renault Software Labs mais aussi à Cléon et VSF. Il y aurait 5 salariés de Lardy dans cette filiale sur un total de 1494 salariés. Ils seront vraiment très isolés !

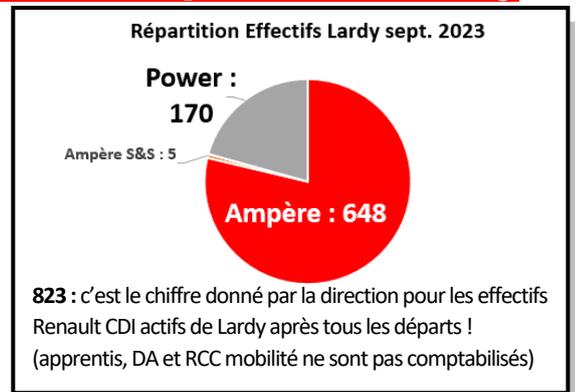
Pour Power, les choses sont encore plus floues. Il semble que l'entité ne concerne pas que l'ingénierie et puisse regrouper 15 000 salariés en France, dont 170 à Lardy... Ils pourraient eux aussi être rattachés à un CSE centré sur le TCR.

**Dans le chambardement que la direction générale prépare, notre objectif est de défendre les droits sociaux, les emplois et les conditions de travail de tous les salariés, Renault et sous-traitants. Dans un premier temps, face au flou créé par la direction avec l'apparition-surprise de Power, nous avons proposé à l'ensemble des syndicats du site de demander un CSE supplémentaire avant celui du 5 décembre : il nous paraît en effet impossible de nous prononcer sans que la direction réponde aux questions soulevées par sa première présentation.**

**Découpage ou pas, nous ne nous laisserons pas diviser : les salariés de Lardy, qu'ils soient Ampère, Power, ou sous-traitants, devront être solidaires et mobilisés. La CGT-Lardy sera présente pour y contribuer.**

**Affectation intéressement local : jusqu'au lundi 21 novembre minuit.**

Vous avez dû recevoir un mail vous indiquant la démarche à suivre. Attention, sans réponse, l'intéressement sera placé !



### Le « Lardy 100% Ampère » de la CFDT : une fausse information !

A plusieurs reprises, la CFDT-Lardy a indiqué que Lardy serait 100% Ampère et que c'était rassurant : tract du 17/05/2022 (« il a été annoncé que l'option la plus probable dans la future organisation Ampère/Horse serait que le CTL bascule à 100% Ampère ») et celui du 02/06/2022 (« le centre technique de Lardy quant à lui, passerait à 100% Ampère, ce qui est rassurant pour l'ensemble du personnel »). Côté CGT, nous avons alerté que la directrice DEA-T, S. Calvo, précisait aux équipes DEA-TV qu'ils pourraient ne pas basculer dans Ampère.

**Résultat :** ce sont bien 170 salariés de Lardy qui vont dans Power et pas dans Ampère.

Quel est donc l'objectif de la CFDT quand elle veut rassurer les salariés avec des informations qui **s'avèrent finalement fausses** ? A l'évidence, **les orientations syndicales que nous prônons sont différentes**. Certains nous accusent de ne pas être « constructifs ». S'il s'agit de nos rapports avec la direction, c'est plutôt elle qui est dans le « destructif » (des emplois, des moyens d'essais, des compétences) depuis plusieurs années ! Et quoi de plus constructif que de mettre à disposition de tous les salariés l'ensemble de notre travail d'information et d'analyse, comme nous le faisons ?

**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.

