



La pilule ne passe pas chez les salariés !

Rarement un tel projet de réorganisation aura eu autant d'échos négatifs auprès des salariés. L'orientation absolument financière de la réorganisation saute aux yeux de tous, comme les risques soulevés au niveau opérationnel. Au lieu de partir de considérations techniques pour organiser le groupe, c'est l'objectif de la capitalisation boursière d'Ampère d'un côté et de la marge opérationnelle immédiate de Horse-Power de l'autre qui a présidé aux choix de la direction générale.

Nous refusons cette logique financière qui a présidé au démantèlement de General Electric, d'Alstom, de la SNCF, d'EDF (malgré l'abandon, peut-être provisoire, du projet Hercule), ou plus près de nous de Continental dont est issu Vitesco.

Alors que certains pensaient être protégés en restant Renault SAS, le découpage en 5 entités (voire 8 avec Hyvia, Flexis et Horse) et le rattachement des activités des salariés restant Renault SAS à une entité « Thermique & Hybride » sortie du chapeau (Power) avivent les inquiétudes. Menaces sur la pérennité de l'emploi et les droits sociaux n'épargnent personne.

Quant au morcellement à l'intérieur même d'Ampère (par le biais des sous-filiales Software et Systèmes, Cléon et Electricity, voir ci-contre), il montre clairement le risque de travail dans des « branches » séparées qui pourraient être coupées si elles ne sont pas rentables.

Après tous ces mois d'incertitude, après le véritable laminage de l'ingénierie sous la férule de Gilles Le Borgne, ce nouveau choc peut conduire à des réactions différentes parmi les salariés.

A l'abattement, au repli sur soi voire au dégoût, la CGT-Lardy propose une alternative : la discussion collective et la construction de revendications pour défendre nos emplois, nos droits et nos salaires.

Il n'est pas question que les salariés soient les « dindons de la farce » et payent les conséquences de ce chambardement : soyons nombreux à l'exprimer et déterminés à le défendre dans les semaines à venir.

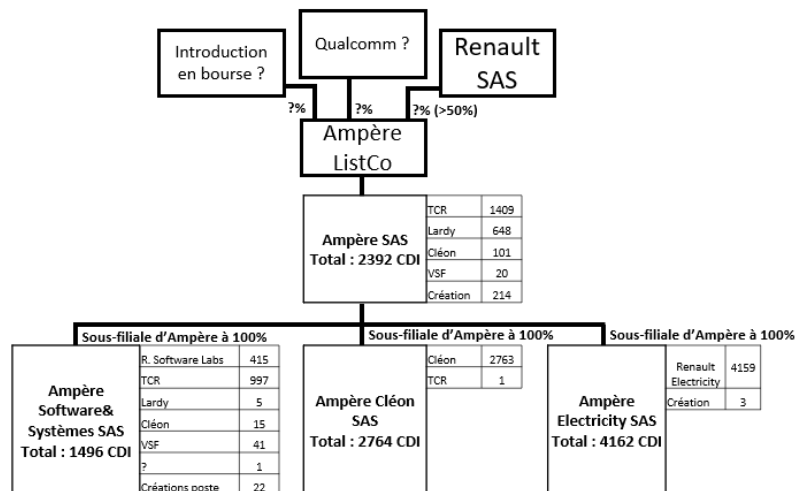
Et commençons par le faire en refusant l'injonction du directeur de l'Ingénierie (« s'il vous plaît, ne passez pas votre temps à parler de ça, concentrez-vous sur la sortie des véhicules ») : discutez des questions que pose ce projet et envoyez-les-nous à cgt.lardy@renault.com

Vous trouverez dans la suite du tract quelques-unes de celles posées par la CGT pour le CSE extraordinaire qui aura lieu à Lardy le mercredi 30 novembre en présence des directeurs S. Calvo et Ph. Brunet.

Ainsi qu'en dernière page, 3 exemples récents de com' horripilante de la direction

Filiales, co-entreprises, filiales de filiales, mais jusqu'où iront-ils ?

Les documents présentés aux salariés par les Chefs de Service ne le montraient pas : **il n'y a pas qu'un seul Ampère mais... 4 !** La structure juridique envisagée est la suivante, chaque bloc étant une entreprise séparée. Pour rappel, les salariés concernés vont tous basculer dans les filiales ou sous-filiales avec l'article L1224-1.



1/ Power : le compte est bon ? Non, pas du tout !

Peut-être que certains d'entre vous se sont souvenus de leurs cours de maths et se sont dit qu'en divisant une unité de mesure (Ampère) et un animal (Horse), l'homogénéité de la formule n'était pas respectée. Et que c'est pour cela que nos hauts dirigeants avaient ajouté Power pour que cela devienne l'unité Horse-Power (cheval-vapeur). Et bien en fait... non !

Pour nous, le rattachement des salariés restant dans Renault SAS à « l'activité historique de Renault (le « thermique et hybride ») au travers de Power n'a rien d'anodin. Il est même lourd de menaces puisque la direction aurait très bien pu maintenir ce qu'elle avait dit depuis des mois : « les activités indépendantes du type de motorisation resteront dans Renault SAS ».

Le choix qu'elle a fait soulève un nombre important de questions (voici les premières posées à la direction) :

1/ 170 salariés de l'Établissement de Lardy vont être attachés à l'activité « Power » après la découpe du groupe Renault. Pourtant, les documents présentés aux élus du CSE comportent très peu de détails sur cette structure Power. Au contraire, des documents présentés en réunion d'UET ou par G. Le Borgne dans son « cascading » du 10/11/22 indiquent que cette structure sera chargée « du développement et de la fabrication des véhicules « thermiques et hybrides » sous les marques Renault, Dacia et Renault VUL. » Les élus CGT au CSE de Lardy demandent que des éléments détaillés leur soient présentés afin qu'ils puissent donner un avis sur ce projet « Power » qui concerne 170 salariés de l'Établissement de Lardy.

2/ Les activités GMP « thermiques et hybrides » vont être intégralement délocalisées en Espagne et Roumanie après les développements EU7 : qu'en est-il des autres activités en lien avec les véhicules « thermiques et hybrides », regroupées dans Power ? Les salariés de Power-Ingénierie-France ne seront-ils chargés en 2030 que du développement des véhicules Renault « thermiques et hybrides » vendus en Europe et illustrés par la figure de la page 30 de la note CSE Lardy ?

3/ Dans les documents présentés lors des redescendentes d'informations Métier, il a été indiqué que, pour la conception d'un véhicule électrique, Ampère s'adressera à Power pour la caisse et les liaisons au sol. Lors du CSE du Technocentre, G. Le Borgne a précisé qu'Ampère pourrait à terme faire appel à d'autres « fournisseurs », citant l'exemple de Segula. La direction confirme-t-elle cette possibilité ?

4/ La maintenance et les projets moyens d'essais (DEA-TMT 1/6/7) seront dans Power mais maintiendront ou étudieront les moyens d'essais d'Ampère. Comment fonctionnera l'organisation entre Power et Ampère ?

5/ Les activités essais, validation et BE châssis concernent les plateformes. Pourtant, elles sont comprises dans Power même pour les plateformes véhicules électriques. Quelle est la raison de ce choix alors que, dans 8 ans, l'ensemble des véhicules particuliers de marque Renault vendus en Europe seront 100% électriques, donc conçus et fabriqués par Ampère ?

6/ Les salariés rattachés directement au chef de service DEA-TMT se retrouvent séparés entre Power et Ampère. Certains se retrouvent dans Power alors que leurs interactions seront quasi-exclusivement avec des salariés dans Ampère. Nous demandons communication des postes qui sont dans Power et ceux qui sont dans Ampère et des explications sur les choix qui ont été faits dans ce service.

2/ Ampère : extrait des questions posées par la CGT-Lardy pour CSE du 30 novembre

Pérennité des emplois

1/ La direction générale fait dépendre Ampère du seul succès de 2 à 6 véhicules particuliers électriques à batterie. Pour la première fois, le site de Lardy dépendra exclusivement d'une seule technologie (sans travaux sur l'H2 combustion interne, la pile à combustible, le VUL électrique, l'hybride, etc.). Les salariés Ampère

Pas de hasard dans les propos de Gilles Le Borgne au CSE extraordinaire du Technocentre

Comme indiqué ci-contre, G. Le Borgne, qui présentait le projet de découpage du groupe Renault au CSE du Technocentre, a parlé de l'éventuelle mise en concurrence de Power dans le futur.

Et, comme ces propos laissent rarement place au hasard, il a évoqué Segula comme entreprise à laquelle Ampère pourrait potentiellement faire appel un jour pour ses caisses, liaisons au sol, etc.

Rappelons que c'est ce même Gille Le Borgne, alors directeur de l'Ingénierie PSA, qui avait transféré de force 2000 ingénieurs d'Opel à Segula au moment du rachat du constructeur allemand par PSA. Comme il l'avait fait du secteur de la maintenance des moyens d'essais PSA vers... P2M !



seront-ils reversés dans Renault SAS si les objectifs de ce champ d'activités restreint ne sont pas atteints ? Quels engagements la direction prend-elle à cet égard ?

2/ Vous annoncez que Renault restera actionnaire majoritaire dans l'entité Ampère. Quels engagements de la part de Renault à ce sujet ? Pour quelle durée ?

3/ Vous annoncez que les contrats de travail des salariés sont automatiquement transférés au sein de l'entité juridique d'accueil sans qu'il soit nécessaire d'obtenir leur consentement. Comptez-vous malgré tout consulter les salariés et tenir compte de leur avis ?

4/ Il est indiqué dans le dossier qu'il y aura 214 créations au sein d'Ampère SAS, combien pour Lardy ?

Continuité des droits sociaux

1/ La direction présente les négociations actuelles du « socle social commun » comme une garantie dans le cadre de la nouvelle structure juridique. Pourtant le dossier précise que « les effets des accords concernés seront préservés jusqu'à la fin des négociations de substitution », c'est-à-dire seulement jusqu'à 2024. Quelles sont les garanties du maintien de droits communs pour les salariés issus de Renault SAS au-delà de septembre 2024 ?

2/ Il est indiqué dans les documents fournis que « Dans les 15 mois de la réalisation de l'opération de transfert, les nouvelles entités juridiques d'accueil pourront engager la négociation d'accords de substitution sur les thématiques relevant du niveau local » : Quelles sont ces thématiques ?

Situation des salariés sous-traitants : Au moment de la découpe effective, que deviennent les salariés sous-traitants dépendants d'Ampère dont l'entreprise avait signé un contrat avec Renault SAS ?

Bâtiments, investissements, organisation du travail

1/ Les terrains et bâtiments de Lardy restent propriété de Renault. Ampère va-t-il les louer ? Quid des investissements tertiaires ? La DEA-TMT ISE devient Power, quid des investissements dans les moyens d'essais Ampère ?

2/ Le secteur DEA-TMI, qui bascule dans Ampère, sera-t-il toujours chargé des opérations mécaniques sur les véhicules dépendant de l'entité Power (DEA-TR, DEA-TV) ?

Intéressement : Les salariés Ampère toucheront-ils une prime d'intéressement liée aux résultats financiers d'Ampère ou de Renault Group ?

3/ Questions générales : extrait des questions posées par la CGT-Lardy

DA : Le statut des salariés en DA n'est pas clairement indiqué dans les documents. La direction confirme-t-elle qu'ils ne seront pas transférés dans Ampère (même si leur secteur d'appartenance y bascule) puisque l'accord est Renault SAS ? Comment seront formulées les garanties qu'ils retrouvent leur poste dans Ampère en cas de retour ?

Pile à combustible : Malgré notre question au CSE du 8/11, les documents intitulés « erratum » envoyés le 9/11 comportent toujours (présentation slide 14 et note p.23) l'information que les études sur la pile à combustible sont à la charge de « Horse ». Nous demandons correction de ces documents s'il y a lieu.

Organisation du site : Y aura-t-il à Lardy une délimitation physique à l'intérieur du site entre la zone « Power » et le reste du site ? Les bâtiments Power resteront-ils accessibles aux salariés Ampère et inversement ?

Mobilités inter-entités : Quelles sont les garanties que les mobilités entre « entités » seront bien possibles ? Comment se traduiront-elles au niveau du contrat de travail : démission d'une entité puis nouveau contrat de travail dans l'autre, signature d'un avenant ?

Expertise : Qu'est-il prévu (entité, organisation) pour assurer des règles métiers et de développement communes entre Power et Ampère ? La filière expertise fera-t-elle l'objet elle aussi d'une séparation complète et définitive ?

Remise véhicule : Les salariés d'Ampère bénéficieront-ils de remise sur les véhicules « thermiques et hybrides » Renault et Dacia ? Les salariés Power bénéficieront-ils de remise sur les véhicules Electriques Renault ?

Quand la com' direction horripile ! 3 exemples récents...

Négociations annuelles obligatoires, prime « pouvoir d'achat », avenir de Lardy : l'hypocrisie, les demi-vérités (voire vrais mensonges !) et les secrets de Polichinelle se multiplient dans la comm' de la direction. **Un véritable mépris pour les salariés et pour leurs représentants.** Il y a vraiment de quoi hausser le ton pour nous faire respecter !

Actions Renault gratuites

Lors des Négociations Annuelles Obligatoires de début 2022, la direction avait **artificiellement « gonflé »** le budget d'augmentation des salaires à +2.6% en prenant en compte le versement de 6 actions Renault gratuites (équivalentes selon la direction à +0.7%). Mais depuis mars 2022, aucune info sur ces actions !

Et finalement, la direction nous les ressort à l'occasion d'un « Renaulution Shareplan », qui vise 10% d'actions Renault pour les salariés du groupe d'ici... 2030.

Ce sont bien sûr les mêmes 6 actions gratuites ! Mais elles seront finalement versées en février 2023 et ne concerneront pas les salariés partis de l'entreprise d'ici le 12 décembre 2022. Autrement dit, ceux partis cette année et à qui la direction avait promis des actions en mars 2022 ne les toucheront pas ! La direction leur a donc menti : **quel dédain...**

Mise en veille du site : le télétravail n'est pas obligatoire !

La direction souhaite « mettre le site en veille » S51 et S01 en incitant les salariés à télétravailler pour faire des économies d'énergie sur le site.

Si Renault fait des économies en nous renvoyant à la maison pour ne pas chauffer certains bâtiments, qu'en est-il pour nous ? Et bien, nous, nous devons chauffer notre domicile ! Cerise sur le gâteau, pour les jours de télétravail en plus des jours habituels, nous ne toucherons ni « prime de télétravail » ni indemnité de transport !

Le clou du spectacle, c'est que la direction a présenté aux représentants du personnel un dispositif « au volontariat » lors des com' prox' DEA-T et M. Mais, le soir même, elle envoyait un mail à tous les salariés écartant toute notion de « volontariat » et disant que les seuls qui pourraient venir sur site devraient demander une dérogation à leur directeur ! **En cela, elle contrevient à l'interdiction faite à l'employeur d'imposer du télétravail (hors situation d'épidémie ou cas de force majeure) - art. L1222-11.**

Nous avons alerté la direction de l'Etablissement sur ce mail illégal. Résultat : le directeur d'Etablissement s'est dédit et a confirmé que le télétravail serait au volontariat. Mais il l'a fait au détour d'un Clic'Infos noyé dans d'autres informations. **C'est particulièrement sournois !**

Nous le rappelons ici, le télétravail ne peut être imposé par l'employeur ! Si on vous impose de prendre des jours, n'hésitez pas à contacter un élu CGT ou à envoyer un mail à cgt.lardy@renault.com

Retour sur le CSE du 29 septembre 2022 : quand le directeur de la DEA-TM parle de la division du site de Lardy comme d'une « petite raison »

Lors du CSE de septembre 2022, le **directeur de la DEA-TM, A. Caron**, est venu présenter le projet du laboratoire de chimie des batteries. Dans sa présentation, il a montré un plan de Lardy avec la coupure déjà évoquée au Nord du site (L48/48/58+PIM abandonnés par Renault dans le futur). Mais apparaissait également une coupure entre l'Ouest et l'Est, isolant la partie DEA-TV du reste du CTL. Cela ressemblait fort à une coupure Ampère/Renault SAS à l'intérieur même du site, dont S. Calvo avait dit à plusieurs salariés que l'hypothèse était à l'étude.

Mais, **en dépit de toute franchise**, le directeur de la DEA-TM a préféré jouer à l'ingénu, considérant probablement que notre niveau intellectuel ne méritait pas mieux. Il a ainsi réussi à finir son intervention par un « **vous en savez plus que moi parce que, moi, je ne sais pas** ».

Nous reproduisons ci-contre les propos échangés et le schéma présenté pour que les salariés se rendent bien compte du **mépris affiché** tant que nous n'exprimerons pas collectivement et avec force la défense de nos intérêts.

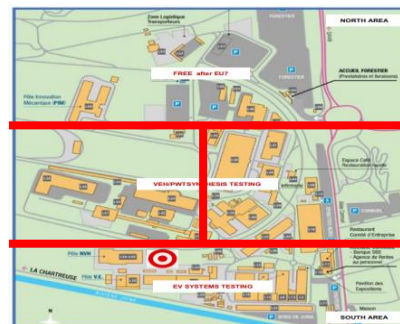
Extrait Minutes CSE 29/09/22

Elu CGT
M. RIGAUD. - Sur votre dernière planche, il y a nord, sud mais il y a est et ouest. Il y a un découpage qui est fait, est-ce qu'il y a une raison ?

M. CARON. - Je ne sais pas s'il y a vraiment une raison. Ce que vous voyez au milieu, c'est VEH/PWT SYNTHESIS, à gauche on a plutôt des moyens véhicules, à droite on a plutôt des moyens powertrain. C'est la seule petite raison de ce découpage mais pas plus que cela.

Elu CGT
M. GRIMALDI. - Petite raison. On sait qu'il y a des questions sur le découpage Horse, Ampère et Renault SAS et on n'est pas sûr que la DEA-TV Lardy aille dans Ampère. En tout cas, c'est ce qui a été dit aux salariés de ce secteur qu'ils vont peut-être rester Renault SAS et peut-être passer Ampère. C'est une petite raison pour vous ?

M. CARON. - Vous en savez plus que moi parce que moi je ne sais pas.



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 – PRESTATAIRES – INTERIMAIRES – APR – ETAM – CADRES.

