



Annonce du directeur de la marque Renault : L'objectif du 100 % électrique de Renault en Europe en 2030 tombe à l'eau !

Cet objectif de 100% Electrique en Europe en 2030 avait servi d'argument « massue » pour justifier :

- la délocalisation complète des activités Thermiques / Hybrides vers l'Espagne et la Roumanie,
- la création de Horse puis sa fusion avec son équivalent provenant du constructeur Chinois Geely,
- la filialisation d'Ampère.



Aujourd'hui, la direction change de stratégie !

En effet, le directeur de Marque, F. Cambolive, a annoncé en marge du salon de Genève que Renault vendra encore du thermique / hybride après 2030 en Europe.

Pourtant, il y a moins d'un an, la direction annonçait : « **Renault sera la première marque du portefeuille du Groupe à devenir 100% électrique, en Europe en 2030** ».

Hybride ou électrique ? Renault laissera le choix pendant encore dix ans

Valentin Cimino / 1 Mar 2024 12:56 / 52
Voiture électrique



« Pour moi, l'enjeu n'est pas de passer uniquement à l'électrique en 2030 : nous suivrons les tendances avec deux offres très compétitives dans notre gamme, sur les deux motorisations. Cette stratégie pourrait fonctionner pour les 10 prochaines années ».

Fabrice Cambolive, CEO de la marque Renault

Décryptage :

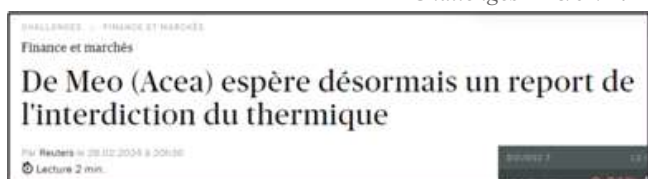
Il y aurait encore des Renault hybrides en Europe pendant au moins 10 ans...

Ce changement brutal de stratégie, même si beaucoup l'anticipaient avec les récentes incertitudes sur l'électrique, nécessite que la direction apporte des réponses rapides aux salariés, en particulier ceux d'Ampère. Or, encore une fois, c'est au travers de déclarations dans la presse spécialisée que nous apprenons des informations primordiales pour les activités et les emplois.

La Direction Renault veut aussi aller plus loin puisqu'elle fait pression par l'intermédiaire de Luca de Meo pour le décalage de l'ICE-ban (interdiction de vente de véhicules neufs à moteurs à combustion interne) en Europe de 2035 à une date ultérieure.

Une demande formulée par le président de l'ACEA (Association des Constructeurs Européens Automobiles) qui n'est autre que... L. de Meo.

Challenges – 28/02/24



Quelles conséquences pour les salariés ?

La Direction avait prévu des ventes de véhicules électriques avec une gamme 100% électrique. Si demain, la gamme propose des hybrides, **combien de véhicules électriques en moins seront vendus ?**

Quels volumes de production en moins y-aura-il dans les usines de montage véhicules par rapport à ce que Renault avait prévu avec un scénario 100 % électrique ? Combien de batteries, de moteurs électriques produits ?

Le découpage de Renault, la déconsolidation financière de Horse, la séparation des activités thermiques/hybrides et électriques : tout cela entraîne un aller sans retour pour les salariés.

Jusqu'à présent, les fluctuations du marché entre essence et diesel entraînaient des changements d'activités sans impact direct sur l'emploi d'un site. Mais qu'en est-il quand un site est 100% électrique et que le marché fluctue entre électriques et hybrides ?

Les conséquences de ce changement de scénario vont être importantes dans les usines de productions mais également dans les sites d'ingénierie où l'on sait que les budgets de développement sont fonction du nombre de véhicules que la direction estime pouvoir vendre à des marges à deux chiffres.

En ingénierie, 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 effets se font sentir !

La fin des activités thermiques s'accélère, l'arrivée de nouvelles activités électriques beaucoup moins !

A Lardy, la direction abandonne définitivement toute activité thermique/hybride 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.

A Cléon, les salariés du SMEC (Service Moyen d'Essais Cléon) voient leur charge de travail fondre et n'ont aucune vision sur leur avenir.

La CGT réaffirme son opposition au découpage du Groupe Renault. Spécialiser un site, voire un pays maintenant, sur une seule activité alors que les incertitudes sont grandes, c'est faire peser sur les salariés tous les risques.

La direction elle, a son plan B : si les ventes d'électriques tardent à être au rendez-vous, ils auront l'hybride pour compenser. Mais, pour les salariés, quel est le plan B ?

Il nous faut des garanties pour les emplois et les activités quelle que soit la vitesse du passage à l'électrique.

Partout la question des reconversions devient urgente et cruciale. Combien de salariés vont se voir proposer une véritable reconversion ? Combien vont devoir se trouver un nouveau poste ailleurs ? Combien pourront suivre de réelles formations utiles à leur futur poste ? La direction doit nous répondre de toute urgence !

Du travail pour réduire l'impact environnemental de l'automobile, il y en a pour tous. Mais pour cela, il faut arrêter avec la course folle aux profits qui nous amène socialement et écologiquement dans le mur !

Alors, d'une manière ou d'une autre, les salariés devront se mobiliser collectivement pour obtenir des réponses et défendre leur emploi.

Les militants de la CGT sont à leur disposition pour s'organiser.