

Renault veut mettre fin à son programme Moteur F1 : des centaines d'emplois menacés à Viry-Châtillon et chez les sous-traitants !

20/08/24

**L. de Meo et F. Briatore
veulent détruire 50 ans d'expérience
et de savoir-faire dans la haute technologie**

≡ **l'auto-journal F1**

Les raisons derrière la fin du programme F1 moteurs de Renault



Extrait article l'Auto-journal (02/08/24)



La réflexion d'Alpine F1 sur l'abandon de son programme moteur est avant tout motivée par des considérations financières.

L'annonce faite en plein été, quelques jours avant le « shutdown » des écuries de F1 (fermeture estivale obligée pendant 2 semaines), a fait l'effet d'une bombe sur le site de Viry-Châtillon mais aussi sur les autres sites concernés chez les sous-traitants. Renault a décidé d'arrêter définitivement son programme de moteurs F1 et de s'adresser à Mercedes pour les futures Alpine F1 à partir de 2026.

Bienvenue en Absurdistan !

Cette décision est absurde d'un point de vue technique et commercial. Briser définitivement la vitrine technologique d'un constructeur impliqué en F1 depuis 1977 tout en espérant récolter les fruits pour l'image de marque d'Alpine d'un maintien en F1 avec le moteur d'un constructeur concurrent, c'est se moquer des potentiels clients. Derrière cela, la patte du nouveau « conseiller spécial » F. Briatore se fait clairement sentir.

Une démarche qui nous rappelle le découpage de Renault et la création d'Ampere : le but était soi-disant de remonter la capitalisation boursière du groupe Renault en mettant en bourse la partie Electrique. Un tour de passe-passe qui est tombé à l'eau quand la bulle spéculative Tesla (+d'autres constructeurs 100% Electrique) s'est dégonflée. Il faut dire que L. de Meo avait promis lors d'une réunion avec les syndicats à la veille de l'annonce du projet Ampere qu'il s'approprierait « à vendre ses salades aux investisseurs » le lendemain !

Pas étonnant finalement que l'une des premières déclarations de F. Briatore après sa nomination ait été : « Luca de Meo est un génie, et je pense être un génie de la partie F1 ».

**Pour eux, 50 ans
d'expérience et de savoir-
faire dans la haute
technologie, ça ne vaut rien !**

Mais, au-delà de leurs tours d'illusionnistes, cette décision est symptomatique de la stratégie globale appliquée chez Renault. La course au profit immédiat conduit à de pures décisions opportunistes sans vision à moyen ou long terme.

Ethique en toc...

A l'heure où la direction nous fait suivre des formations obligatoires sur « l'Ethique au sein du groupe Renault », « la gestion des conflits d'intérêts », « l'anticorruption », quelle ironie de voir réapparaître F. Briatore comme « conseiller exécutif F1 » sur demande expresse de L. de Meo !

Il avait pourtant été banni à vie de la F1 pour tricherie suite au « crashgate » (la consigne qu'il avait donnée à N. Piquet Jr d'envoyer volontairement sa monoplace dans le mur pour faciliter la victoire de son coéquipier Alonso). Ce scandale avait entraîné le retrait de Renault de la F1 pendant 6 ans et F. Briatore avait réussi à faire casser la décision de son bannissement.

Maintenant que, à 74 ans, il est de retour dans le Groupe Renault, une question nous brûle les lèvres : combien gagne-t-il chaque mois pour sa « prestation » ?

**Un nouveau plan de compétitivité 2025-27 dans le groupe
Renault ? Préparons-nous à nous défendre !**

La direction a annoncé en plein été qu'elle convoquait les syndicats centraux à deux premières réunions les 12 et 26 septembre pour un nouveau plan 2025-27. Emploi, organisation du travail, chômage partiel, salaires, la direction veut des « négociations d'ampleur » qui seront en fait de nouveaux reculs sociaux si nous ne créons pas un rapport de force pour nous défendre. « Concurrence des constructeurs chinois », « impact de l'intelligence artificielle sur l'emploi », « transformations nécessaires à la survie de l'entreprise », les mots choisis par la direction augurent déjà de fortes attaques. Du côté des salariés, il va falloir réagir rapidement et vigoureusement. La CGT-Lardy organisera des réunions dans plusieurs bâtiments du site dans les semaines à venir.

Que vous soyez Renault, Ampere ou prestataires, participez-y nombreux !

Développement de la future Twingo électrique en Chine, utilisation par Alpine d'une plateforme Geely plutôt que Ampere pour certains projets électriques, location des parties de site d'ingénierie « à la découpe » (y compris pour des activités Electriques qui auraient dû être réalisées par Renault/Ampere comme au L48 à Lardy), réflexions sur des plans de départs dans la Recherche & Développement au moment où il faudrait au contraire investir et embaucher massivement, etc.

L. de Meo a beau se gargariser des résultats de marge opérationnelle record, même des spécialistes de la bourse (peu connus pour leurs élans anticapitalistes), s'interrogent. Ainsi, un article de Capital.fr (29/07/24) cite le courtier de la société XTB :

« Renault pourrait avoir une perspective plus positive grâce à son exposition géographique et à un taux de marge opérationnelle record. « *Mais est-ce réellement une victoire ? Avec un retard sur le marché de l'électrique et l'interdiction des moteurs thermiques dans l'UE prévue pour 2035, l'entreprise devrait investir davantage plutôt que de maximiser ses marges* », juge XTB. »

On en est là ! Des « financiers » qui reprochent à des soi-disant « industriels » (et auto-proclamés « fans de bagnoles ») de ne pas assez investir sur le long terme !

350 emplois Alpine en sursis et des centaines d'autres clairement menacés

Les conséquences ne sont pas qu'industrielles et symboliques, elles sont parfaitement concrètes pour plusieurs centaines de salariés. Les 350 salariés Alpine de Viry sont très inquiets pour leur avenir et celui du site. L'activité F1 concerne au moins 70% de l'activité actuelle. La direction a beau faire la promesse de promettre des activités remplaçant la formule 1, elle n'en donne pour l'instant que très peu de détails. Il s'agirait de travailler sur les véhicules de série d'Alpine mais cette activité est déjà assurée par des salariés aux Ulis ou à Lardy ! Et les choix actuels d'externalisation du projet électrique Twingo ne rassurent personne sur ces deux sites. Dire à des salariés passionnés de compétition automobile qu'ils travailleront sur des projets « série », n'est-ce pas le meilleur moyen de les pousser à partir « de leur propre gré » ? **Un « coup de pied aux fesses » déguisé en promesse de reconversion pour tous...**

Quant aux 150 salariés prestataires travaillant sur le site de Viry, il n'y a même pas de promesse pour eux. Le groupe Renault se déchargera de sa responsabilité écrasante sur les directions des entreprises sous-traitantes. C'est la politique qu'elle mène depuis des dizaines d'années : la sous-traitance de la précarité sous couvert de sous-traitance technique.

Mais la casse sociale irait bien au-delà de Viry-Châtillon. 1500 emplois pourraient être touchés ailleurs en France. Les salariés de Mecachrome en premier lieu, qui fabriquent et assemblent les blocs moteurs dans le Cher. De nombreux autres fournisseurs de cette filière d'excellence seraient aussi touchés.

L'émoi provoqué par une telle décision est très fort. Alpine voudrait que ses salariés avalent la couleuvre sans rien dire mais ils ont les moyens de se faire entendre dès les prochains week-ends de course. Une grève en F1, ça aurait un retentissement médiatique mondial ! Et les salariés d'Alpine F1 auraient bien raison de le faire !

Cet abandon n'est pas anecdotique, c'est la partie émergée d'une stratégie destructrice

La question de l'abandon du programme de Formule 1 nous concerne tous, que nous soyons « supporter » ou pas, que nous soyons partisan ou pas de la compétition automobile.

C'est la partie émergée de la stratégie financière et court-termiste de la direction générale du groupe Renault. Renault a décidé de délocaliser l'ensemble des développements Thermiques et Hybrides de ses véhicules de série vers l'Espagne et la Roumanie au travers de la société Horse (partagée avec le constructeur chinois Geely et le pétrolier saoudien Aramco) et ne produit plus aucun véhicule particulier à moteur thermique ou hybride en France. En refusant une réelle reconversion des salariés vers l'électrique, cette stratégie a détruit des milliers d'emplois dans la filière automobile, dans les usines Renault et dans son ingénierie dans un silence médiatique et politique assourdissant.

Le passage au 100% Electrique est un prétexte pour organiser une véritable casse sociale. L'argument « massue » ressorti à tout bout de champ : il faudrait moins de monde pour concevoir et fabriquer un véhicule « électrique » par rapport à un véhicule à moteur thermique. Mais alors, pourquoi est-ce que les véhicules électriques sont encore plus chers que les véhicules thermiques ? Qui peut croire qu'un tel bouleversement technologique ne nécessite pas en réalité des dizaines de milliers d'emplois pour proposer des véhicules abordables et avec une diminution réelle de l'impact environnemental, pour développer et mettre en place des systèmes de charge, pour innover sur des chimies de batterie plus économes en matériaux coûteux et polluants ?

Les dirigeants économiques et politiques veulent nous faire croire à une fatalité purement technique alors qu'il s'agit en réalité de la sempiternelle question de la course aux profits immédiats :

Nos emplois, nos compétences, notre environnement ? Ou leurs profits ?

Alors tenons-nous prêts à nous défendre. Et cela passe, déjà, par soutenir les salariés de Viry et des autres sites touchés par la décision d'abandon du programme Moteur F1.

Nous informerons rapidement des mobilisations qui se préparent.

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 - AMPERE – PRESTATAIRES – INTERIMAIRES – APR – ETAM - CADRES.

