

La stratégie de L. de Meo à l'épreuve de la réalité

15/10/24

L. de Meo est porté aux nues dans les médias, profitant de la vitrine pleine de paillettes et de strass que lui donnent le Mondial de l'Auto et la sortie de la R5 100% Electrique. L'avenir nous dira s'il connaîtra le même sort de C. Tavares, encore idolâtré il y a quelques mois et maintenant remis en question...

Dans tous les cas, sur le terrain, dans « l'arrière-boutique », on est loin de l'ambiance qu'est la vitrine du Mondial ! Le constat partagé par bon nombre d'entre nous, c'est que L. de Meo n'a pas mis beaucoup de « paillettes dans nos vies ». Les résultats financiers « historiques » de 2023 ont été réalisés grâce à une drastique cure d'austérité. Le maintien, coûte de coûte, des objectifs financiers pour 2024 se traduit par le blocage de certains budgets pendant 3 mois (gel des déplacements et des embauches, suppression des fournitures de bureau, etc.). Il faudrait faire « beau sur la photo » à destination des « marchés financiers ». Il faudrait repousser des dépenses qui devront bien être engagées en 2025, pourtant présentée comme l'année de tous les dangers avec la sévèrisation des normes CAFE sur le CO₂. Cette logique court-termiste et de soumission aux diktats des grands actionnaires n'a pas que des conséquences passagères. C'est l'ensemble de la stratégie de L. de Meo depuis son arrivée à la tête de Renault en juillet 2020 qui s'en inspire.

Découpe du groupe et spécialisation de chaque filiale dans un seul domaine

C'est le grand projet de L. de Meo, la découpe du groupe Renault en plusieurs « entités » dans le cadre de la « transition » vers l'électrique. La création de Horse (co-entreprise détenue à 45% par Renault, à 45% par Geely et à 10% par Aramco) a été le prétexte à la délocalisation complète des activités d'ingénierie sur les moteurs thermiques et hybrides. La création de la filiale 100% Electrique Ampere était en premier lieu une tentative pour augmenter la valorisation boursière du groupe Renault. Initiée en 2021 (quand la valeur des actions de Tesla ne cessait d'augmenter), elle prévoyait de mettre en bourse une partie des actions de cette filiale. Il y a à peine 1 an, en septembre 2023, L. de Meo déclarait encore qu'Ampere pourrait valoir à lui seul autant que Renault (c'est-à-dire 10 milliards €).

Cette opération de prestidigitation n'a pas survécu au dégonflement de la bulle Tesla. L. de Meo a dû retirer son projet d'introduction en bourse tout en maintenant la division du groupe ! Aujourd'hui, il déclare sur les plateaux télé que personne n'avait compris son plan et qu'il s'agissait d'une opération industrielle et non financière...

RENAULT : RENALT VISE UNE VALORISATION DE 8 À 10 MILLIARDS D'EUROS POUR AMPERE, SA FILIALE 100% ÉLECTRIQUE

Mardi 5 septembre 2023



(BFM Bourse) - Luca de Meo a expliqué au *Financial Times* que la future division électrique du groupe pourra peser 8 à 10 milliards d'euros.

Reste que certains analystes sont bien moins optimistes.

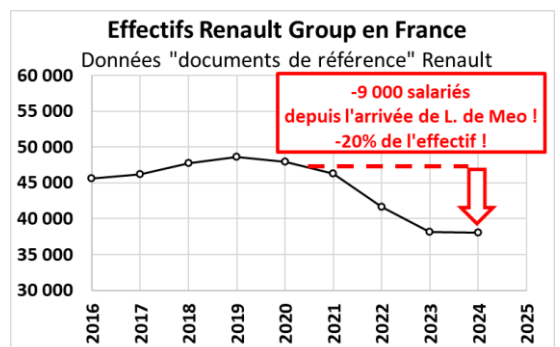
Faisons un peu d'économie-fiction. Imaginons que la filiale Ampere ait été mise en bourse en début d'année. Que pensez-vous de l'évolution du cours de l'action aujourd'hui, en octobre 2024, alors que les ventes électriques sont en berne, que Renault envisage sérieusement d'hybrider plus de véhicules que prévu et que les médias passent en mode « Electrique-bashing » ? La volatilité des marchés financiers est destructrice, vouloir lier notre sort à leurs soubresauts, c'est lourd de dangers.

Loin d'être une opération industrielle, le lancement d'Ampere est le moyen de mettre sous pression les salariés. On nous dit déjà que les 100 000 véhicules électriques prévus en 2024 sont insuffisants et qu'il faut adapter les budgets d'investissements. Nous avons dénoncé cette logique de rentabilité appliquée à chaque filiale et nous ne sommes pas surpris qu'elle soit déjà utilisée. Mais nous devons rappeler les discours de L. de Meo au moment de la création d'Ampere : celle-ci devait permettre de financer les développements électriques, pas d'exiger des salariés qu'ils fassent toujours plus avec moins. La pression n'en sera que plus forte si les ventes électriques stagnent encore ou que le lobbying du même L. de Meo pour décaler l'interdiction des véhicules thermiques et hybrides en Europe à 2040 réussit !

Cette logique de filialisation s'élargit à toutes les activités du groupe ou presque. En plus de Horse et Ampere, il y a Flexis (co-entreprise avec Volvo et CMA-CGM pour le FlexEVan), The Future is Neutral pour l'économie « circulaire » (dont Suez a pris 20% des parts), Mobilize, etc. Des branches bien séparées sur lesquelles pèsent des objectifs financiers : une bonne façon de les couper si le niveau de rentabilité n'est pas celui exigé ?

Baisse drastique des effectifs

En 4 ans, le groupe Renault a perdu 9 000 emplois en France, soit la destruction de 20% de l'effectif. C'est l'équivalent d'un Technocentre en moins !



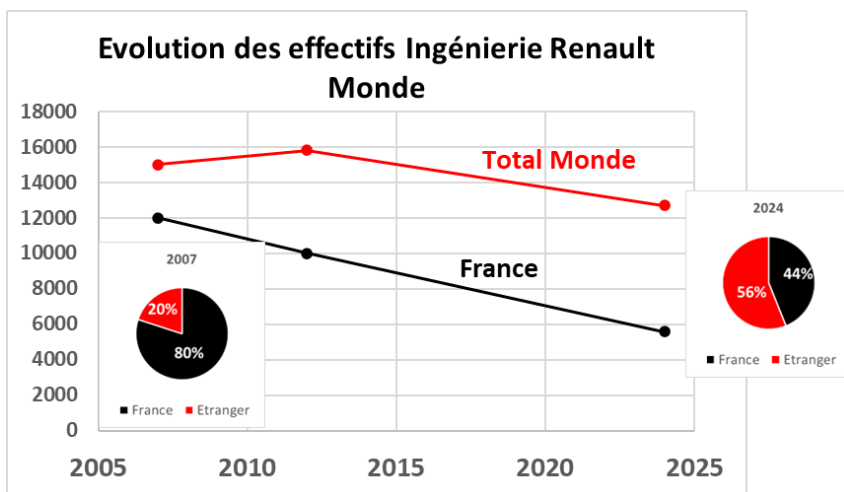
Accentuation des délocalisations, notamment dans l'ingénierie

Gilles Le Borgne, ex-directeur de l'ingénierie devenu « conseiller spécial » jusqu'à sa retraite, et L. de Meo ont poursuivi la logique de délocalisation des activités. La « conquête » de nouveaux marchés avait justifié les premières phases des années 2000 mais la recherche de salaires toujours plus bas a rapidement pris le relais. Et encore, ces chiffres masquent une partie de la réalité puisqu'ils ne prennent pas en compte les salariés sous-traitants et prestataires dont les employeurs ont eux aussi ouverts des centres en Europe de l'Est, au Maghreb ou en Inde.

Avec moins de 6 000 salariés de l'ingénierie en France (Renault et Ampere), comment peut-on imaginer mener à bien les projets qui rattraperont les 15 années de retard que nos directeurs disent avoir sur les constructeurs chinois ?

Au lancement d'Ampere, Renault prévoyait de devenir une marque 100% Electrique en Europe en 2030 (pour les véhicules particuliers). Cet objectif est abandonné et des projets sont même en cours pour proposer des moteurs hybrides dans des véhicules présentés aujourd'hui comme 100% Electrique. Au lancement d'Ampere, l'interdiction des moteurs thermiques et hybrides était annoncée par la direction générale comme inéluctable en 2035. Aujourd'hui, c'est L. de Meo qui mène la fronde des constructeurs européens pour décaler cette interdiction à 2040. Dans ce contexte mouvant, il est logique que Renault ait un plan B. Mais si c'est un plan B uniquement pour les actionnaires et que cela sert à presser encore plus tous les salariés, ce ne sera pas acceptable !

La CGT-Lardy appelle les salariés du site à faire grève jeudi 17 octobre et à participer au rassemblement devant le Salon de l'Auto à partir de 11h30. *Un car est mis à disposition (départ 10h30 – retour 15h30), inscrivez-vous par mail à cgt.lardy@renault.com*



Officialisation de la fin du moteur Alpine F1

Fin septembre, la direction d'Alpine a officialisé la fin du moteur F1. L. de Meo a donc décidé de jeter à la poubelle 50 ans d'expertise dans le domaine et... le résultat de 2 années de travail acharné pour le développement du moteur 2026 ! Car la cellule de veille promise sur le sujet convainc peu de monde, au niveau technique comme budgétaire.

Mi-septembre, les représentants des salariés avaient arraché une réunion à L. De Meo pour lui exposer leur revendication (donner ses chances au moteur 2026 au moins 1 saison puisqu'il tournait déjà avec des résultats prometteurs). Mais cette réunion n'était finalement qu'une façade pour la direction. Au lieu d'étudier sérieusement le dossier exposé par les salariés, ils étaient en train de travailler le « marketing » de leur projet de recon-version du site de Viry. Qui deviendrait donc un site « Hypertech »...

A part le renforcement du programme WEC, nous pensons que les « pistes de travail envisagées » (batteries solides, nouvelles technos de moteurs électriques) ne satisferont pas les salariés jusqu'alors focalisés sur la discipline-reine du sport auto. Le risque de démissions et de pertes de compétences est très grand (avec des entreprises qui, elles, cherchent toujours à développer les moteurs F1).

Les salariés de Viry se sentent trahis et la colère est grande. Certains d'entre eux se déplaceront avec nous au rassemblement devant le Mondial de l'Auto ce jeudi : c'est l'occasion aussi de leur montrer notre solidarité, participons-y !



Médailles du travail : réclamez-les !

Pour rappel, certaines médailles du travail s'accompagnent dans le groupe Renault du versement d'une prime. Mais il faut que le salarié demande à recevoir la médaille. La 1^{ère} médaille (argent pour 20 ans de service) est « en chocolat » : 0 € de prime. Les suivantes (pour 30, 35 et 40 ans) donnent lieu au versement de 440, 550 puis 660 €. N'oubliez pas de les demander si vous êtes concernés ! Démarche à faire en ligne sur service-public.fr (avec attestation signée des employeurs) puis auprès de Renault une fois le document officiel reçu.

Négociations Plan triennal 2025-27 : partie Mutuelle

Contrairement au sujet du chômage partiel où la direction va ponctionner les congés et faire contribuer les salariés, la direction propose de prendre en charge à son compte l'intégration de l'option dans le régime de base de la mutuelle et l'augmentation des cotisations liée à la dérive des comptes 2025. Cela change des années précédentes. Mais nous restons sur nos gardes puisque les RH ont dit en séance qu'il y aurait des « contreparties » demandées aux salariés !

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.

