

Le grand projet de la direction générale et de L. de Meo a été le découpage du groupe Renault en plusieurs filiales et particulièrement la filiale centrée sur l'électrique et le software appelée Ampere. Leur objectif initial était la mise en bourse d'Ampere pour quasiment doubler la capitalisation boursière de l'ensemble Renault+Ampere. Mais l'hypothèse a été abandonnée car « les conditions de marché n'étaient pas réunies » (c'est-à-dire, faute d'investisseurs).

Plus récemment, lors de négociations entre Renault et Nissan, le constructeur japonais a obtenu de pouvoir « se libérer de son engagement à investir 600 millions € dans Ampere » (dépêche Reuters du 31/03/2025). Pourtant, début 2024, le président de Renault, J.-D. Senard assurait que la non-introduction en bourse d'Ampere n'aurait pas d'impact sur l'investissement promis par Nissan et Mitsubishi (article L'Usine Nouvelle ci-contre). Quant à Qualcomm (groupe étasunien spécialiste de la technologie mobile), l'autre entreprise qui devait entrer au capital d'Ampere, il n'y a plus de nouvelles officielles mais l'accord initial n'était valable qu'en cas d'introduction en bourse.

Renault et Nissan assouplissent encore leur alliance, pourront descendre à 10% au capital



« le groupe japonais « serait libéré de son engagement à investir dans Ampere », l'entité électrique et logiciels de Renault, à laquelle il avait promis un investissement de 600 millions €. »

Labandon de l'IPO d'Ampere n'aura pas impact sur l'investissement de Nissan et Mitsubishi, d'après Jean-Dominique Senard

L'USINE NOUVELLE

La décision de Renault de renoncer à l'introduction en Bourse de sa filiale électrique et logiciels Ampere lundi 29 janvier ne remet pas en cause les investissements de Nissan et Mitsubishi dans cette nouvelle entité selon Jean-Dominique Senard, le président du groupe. Les partenaires de Renault doivent respectivement injecter 600 millions d'euros et 200 millions d'euros dans l'activité sous une forme et à une date encore inconnues.

01/02/2024

Remplir aujourd'hui les poches des actionnaires plutôt qu'investir pour demain

Dans le même temps, avec le retour des bénéfices, la direction générale de Renault a décidé de reprendre une politique de versement de centaines de millions € directement dans la poche des actionnaires, par le biais de dividendes et d'opérations de rachat d'actions. Ces versements de « cash » se font au détriment de l'investissement : une hérésie du point de vue du travail puisque cela conduit à limiter les embauches au compte-gouttes sur le terrain, à bloquer les budgets de mission ou de matériel et à restreindre les budgets d'investissements au strict minimum (par exemple en externalisant la reconversion du L48 en bâtiment d'essais Electriques peu abusifs à la société SERMA). Du point de vue du capital en revanche, c'est le signe que les grands actionnaires ne sont toujours pas sûrs de la réussite de l'Electrique et préfèrent récupérer autant d'argent qu'ils le peuvent à court terme plutôt que parier sur le long terme. **En à peine 3 ans, les montants récupérés en « cash » par les actionnaires de Renault s'élèvent à 1,623 milliard €** (sur

Comment les rachats d'actions permettent de verser du « cash » aux actionnaires ?

Le mécanisme de rachat d'actions consiste pour l'entreprise à racheter des actions sur les marchés pour les détruire. Cela permet aux actionnaires qui ont vendu leurs actions de récolter directement du « cash » (c'est logique !) et à ceux qui n'ont pas vendu leurs actions de voir leur prix mécaniquement augmenter (puisqu'il y a moins d'actions pour un même « capital »).

2,596 milliards € de résultat net cumulé, soit 2/3 des bénéfices directement versés aux actionnaires...) ! Et on ne connaît pas encore le montant des rachats d'actions 2025 : on sait seulement qu'une résolution va être votée par les actionnaires lors de l'AG du 30 avril 2025 pour permettre à Renault de racheter et détruire jusqu'à 10% de son capital.

Les incertitudes sur l'Electrique se renforcent

Ces décisions financières sont alimentées par l'ensemble des incertitudes qui règnent sur le développement de l'Electrique. Même en Europe, les réglementations s'assouplissent sous les coups des lobbyistes du secteur automobile, dont le Directeur Général de Renault, L. de Meo, a été le chef jusqu'au 1^{er} janvier 2025. C'est ainsi que le seuil des émissions de CO₂ CAFE a été repoussé à 2027 par l'Union Européenne et que les ZFE (Zones à Faibles Emissions) sont remises en cause dans plusieurs pays, dont la France. Quant à l'interdiction de vente de véhicules neufs émettant du CO₂ en 2035, elle est souvent remise en cause par des élus ou des constructeurs.

Dans tous les cas, l'ensemble de ces mesures ne prennent jamais en compte les besoins de la population : si la solution des véhicules électriques est bonne pour l'environnement, il faudrait qu'elle soit possible pour l'ensemble de la population avec des véhicules abordables et non pas des voitures dont le prix a doublé !

Au lieu de punir la grande majorité de la population qui ne peut pas se payer de véhicules neufs et moins polluants, il faudrait s'attaquer à ceux qui concentrent toujours plus de richesses, notamment par les actions qu'ils possèdent et les dividendes qu'ils accaparent. Mais, pour cela, il faudrait revenir sur la sacro-sainte « liberté d'exploiter et de polluer » et imposer une planification et un contrôle sur les entreprises du secteur.

De la focalisation des activités Electriques en France au « développer plus rapidement et moins cher en Chine pour continuer à concevoir et produire en Europe »

Au lancement d'Ampere, les discours de nos dirigeants étaient limpides : il fallait focaliser en France les activités de « haute valeur ajoutée » liées à l'Electrique et au software et délocaliser les activités « matures » liées au Thermique et à l'Hybride en Espagne et en Roumanie (avec la création de Horse). Mais, à peine 2 ans et demi plus tard, leurs actes ont démenti leurs promesses. Le développement de la Twingo 100% Electrique est effectué en Chine, sa « conception » (c'est-à-dire son design de base et les études avant le « Concept Freeze ») ayant été faite en France et sa production étant prévue en Slovaquie.

De même, les salariés de Cléon sont fortement inquiets de l'utilisation de moteurs achetés au fournisseur chinois Shanghai E-drive pour les versions « abordables » de la R5 et de la 4L, voir article Libération du 04/04/25 ci-contre.



The screenshot shows a news article from Libération. The title is "Social Moteurs chinois : à Renault Cléon, les syndicats craignent de ne pas profiter de l'électrique «made in France»". Below the title, it says "Article réservé aux abonnés". The main text starts with "Sur le site de Seine-Maritime, qui produit la plupart des moteurs électriques du groupe au losange, un projet d'externalisation en Chine inquiète des salariés, qui ont vu fondre en quelques années le nombre de postes."

Les plans de la direction générale ne s'arrêtent pas là puisque la remplaçante de la Spring sera également développée en Chine et que, dans son article sur l'Intranet « La question chinoise – Episode 4 », la communication Renault indique « il s'agit de capitaliser sur le meilleur des « deux mondes » [Chine et Europe] avec des partenaires chinois nouveaux, afin que Renault Group continue à **concevoir** et à **produire** ses véhicules électriques en Europe, pour l'Europe ». Puisque la direction distingue 3 phases (conception, développement et production), cette déclaration plus que troublante sous-entendrait-elle qu'elle envisage de ne plus faire de développement en Europe sur l'Electrique ? D'autant plus que le titre du paragraphe insiste : « développer plus rapidement et moins cher en Chine pour continuer à **concevoir** et **produire** en Europe ». Les élus CGT interpellent la direction d'Ampere SAS dès le prochain CSE sur la question.

Il faut enfin de la transparence sur l'avenir d'Ampere

L'introduction de critères financiers par filiale dans le calcul de la prime de performance des cadres a montré à tous que les critères d'Ampere avaient été moins bien remplis que ceux de Renault. C'est ridicule. Ampere est une filiale à 100% de Renault, il n'y a aucun investisseur à notre connaissance qui est entré à son capital. **L. de Meo doit accepter de mettre son ego en retrait et revenir sur cette découpe qui n'a pas de sens au niveau du travail.**

De même, la direction doit enfin donner des éclaircissements sur les objectifs financiers qu'elle fixe à chaque filiale. Sans cela, il lui sera encore plus facile de décréter qu'une filiale n'est pas rentable et qu'il faudra la fermer. Elle doit aussi donner une vision claire de la répartition du travail entre les différents sites et pays. Nous considérons qu'il y a du travail pour tout le monde, en France, en Espagne, en Roumanie et en Chine. Mais, pour cela, il faut arrêter avec les objectifs de rentabilité à court terme, arrêter de verser des milliards de cash aux actionnaires et plutôt investir en embauchant sur des contrats stables (Renault/Ampere) et en nous donnant les moyens de travailler correctement.

Rappel : Réunion aujourd'hui à 12h30 au local syndical et par TEAMS pour défendre nos droits face aux retenues sur salaire illégales de la direction pour les salariés au forfait jours en grève.

Nous évoquerons également l'autre dossier en cours sur le Nouveau Contrat Social.

Avec notre avocate E. Repessé

QR-code pour participer par TEAMS =>



Attention au prélèvement des impôts sur la prime d'intéressement financier !

Contrairement aux années précédentes, le versement de la prime d'intéressement financier a été effectué directement par BNP-Paribas et pas par Renault (pour ceux qui ont demandé le versement). Cela a pour conséquence que le prélèvement à la source des impôts n'est pas pris en compte dans la somme qui a été versée début avril mais le sera par les impôts... en 2026 ! Pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué (et surtout sans informer les salariés !).

C'est le moment des annonces des plans de promo : la CGT lancera son enquête Salaires annuelle dans quelques semaines (au moment de la réception de la feuille de paye d'avril) !

L'opacité sur les rémunérations est un moyen utilisé par la direction pour nous diviser et nous affaiblir. Ce sera d'autant plus important d'être le plus nombreux possible à répondre à l'enquête Salaires 2025 qui paraîtra dans quelques semaines !

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