

Renault travaille sur l'hybride « Range Extender » pour des plateformes Véhicules qui devaient être 100% Electrique !

Les salariés d'Ampere, Renault et Horse n'ont pas à payer les conséquences d'une incertitude technologique toujours plus grande

22/05/25

En novembre 2023, L. de Meo explosait Renault en différentes entreprises focalisées sur une seule technologie de motorisation.

- Ampere était chargée du 100% Electrique et représentait, d'après la direction générale, l'avenir en Europe de manière totalement inéluctable. C'est l'argument « massue » qui a été seriné pour rassurer tous les salariés de France travaillant sur les Groupes Moto-Propulseurs, les plateformes électriques et le software qui y ont été transférés sans qu'on leur demande leur consentement.
- La société Horse, sortie du groupe, constituait quelques mois après une co-entreprise avec le constructeur chinois Geely et le pétrolier saoudien Aramco. L'ensemble des salariés travaillant sur les moteurs thermiques et hybrides en Espagne et en Roumanie y étaient transférés.

Depuis le début, la CGT est le seul syndicat représentatif à dénoncer cette logique de focalisation de chaque filiale ou co-entreprise sur une seule technologie. En effet, **cette stratégie fait peser sur les salariés et leurs emplois l'ensemble des risques alors que les incertitudes techniques, commerciales et politiques n'ont jamais été aussi fortes dans le domaine automobile.** De leur côté, grands patrons et actionnaires ont toujours eu un plan B pour eux : si l'électrique perce, ils ont Ampere ; si le thermique/hybride revient dans le panorama, ils ont Horse.

Or, à peine un an et demi après la découpe du groupe, le paysage automobile a largement évolué. Et Renault envisage lui-même de revenir sur des éléments stratégiques fondamentaux avec l'introduction de motorisations Hybrides Range Extender (prolongateur d'autonomie) sur des plateformes prévues initialement comme 100% Electrique.

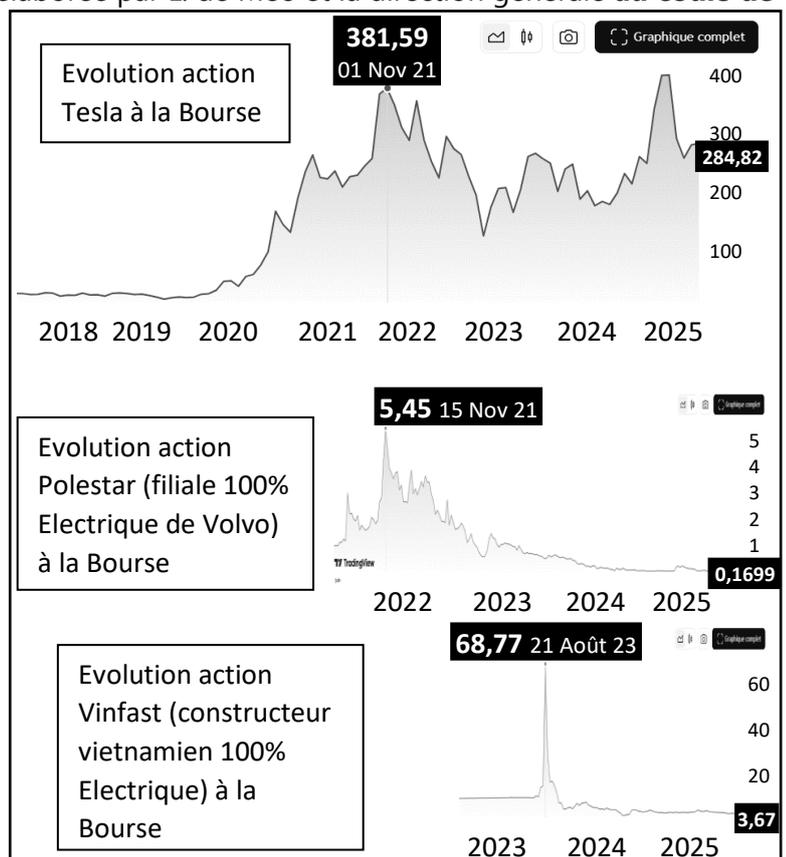
1/ La hype capitaliste du 100% Electrique s'est déjà évaporée

Le projet de découpe du groupe Renault en filiales (ou coentreprises) focalisées sur une technologie a été élaborée par L. de Meo et la direction générale **au cours de l'année 2021.** Nous disposons de documents (issus du cabinet Freshfields Bruckhaus Deringer pour la création de Horse datant de novembre 2021 et du cabinet Bain pour la création d'Ampere datant de fin 2021) qui le prouvent.

Fin 2021, c'est justement le moment du pic maximal de l'action Tesla (avant celui, éphémère, lié à l'élection de D. Trump fin 2024). C'est aussi la période où Polestar, la filiale 100% Electrique de Volvo (que Geely détient) atteint son niveau maximal au NASDAQ étasunien.

Devant cette flambée spéculative, des grands patrons comme L. de Meo ont imaginé mettre en bourse les activités Electriques de Renault en espérant récupérer des milliards d'euros de capitalisation boursière.

Après Nissan, c'est Mitsubishi qui se dédit de son engagement à investir dans Ampere (à hauteur de 200 millions €). La presse commence à s'interroger sur l'utilité d'Ampere en tant que filiale séparée de Renault...



L. de Meo (payé 13 millions € l'an dernier pour ses talents de grand visionnaire), le 5/9/2023 au Financial Times :
« Ampere pourrait valoir huit, neuf, dix milliards d'euros lorsqu'elle sera introduite en Bourse l'année prochaine. »

Mais, le temps de mettre concrètement en route leur stratégie, la « hype » spéculative s'était évanouie. La création effective de la filiale Ampere en novembre 2023 n'aurait permis une mise en Bourse qu'au printemps 2024, moment où l'action Tesla avait été divisée par 2 et celle de Polestar par 23 ! Même l'éphémère bulle spéculative sur le constructeur vietnamien 100% Electrique Vinfast avait déjà explosé (en janvier 2024, l'action avait été divisée par 10 par rapport à août 2023).

L. de Meo a donc mangé son chapeau et annoncé, en janvier 2024, qu'il renonçait à introduire Ampere en bourse. Loin de nous l'idée de le regretter : soumettre le sort de milliers de salariés aux délires spéculatifs des grands actionnaires, c'est une lubie pour certains, mais pas pour nous !

Mais nous le répétons ici : **la base de la stratégie de création d'Ampere (récupérer des milliards d'euros pour investir via une introduction en bourse) a montré son échec quelques mois à peine après la découpe du groupe.** Nos grands dirigeants préférant le déni au mea culpa, ils ne l'avoueront jamais et risquent de laisser en place une structure qui a l'avantage, pour eux, de faire peser tous les risques sur les salariés.

2/ La dynamique commerciale des véhicules 100% Electriques n'est pas encore au rendez-vous

Trop chers, ne répondant pas aux besoins de familles qui veulent garder la possibilité de longs trajets sans complication pour recharger, trop dépendants des incitations et aides étatiques : les véhicules 100% Electriques ne remportent pas encore le succès escompté. L'avance technologique des constructeurs chinois et la fermeture des frontières étasuniennes à leur production modifient drastiquement les perspectives de ventes des constructeurs comme Renault en Europe.

Rappelons ici les objectifs qui avaient été annoncés aux syndicats pour justifier la stratégie de création d'Ampere :

Extrait du document officiel remis aux syndicats en novembre 2022 en prévision de la création d'Ampere et du transfert des salariés Renault par L1224-1.

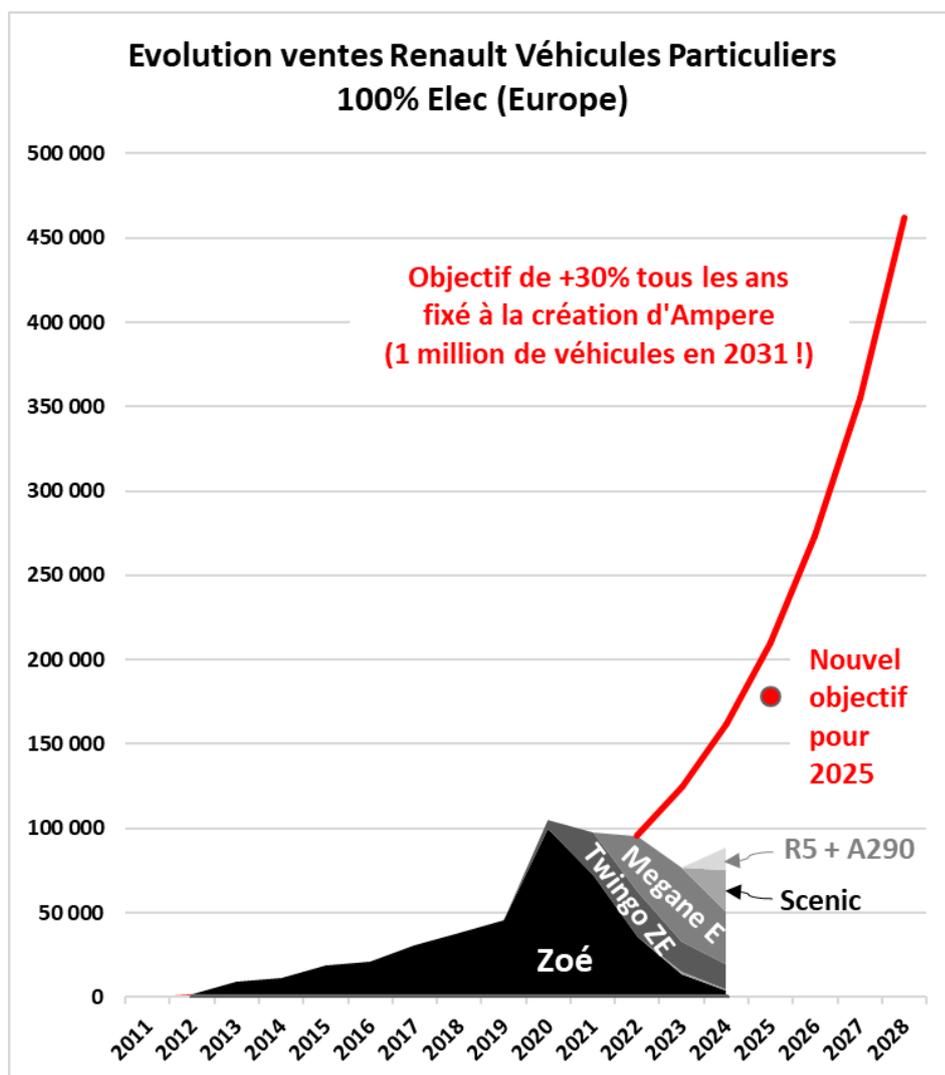
RG

Renault sera la première marque du portefeuille du Groupe à devenir 100% électrique, en Europe en 2030.

- La marque Renault 100% Electrique en Europe en 2030
- +30% par an entre 2022 et 2031
- Afin d'aboutir à 1 million de véhicules par an en 2031

Il suffit de voir l'évolution des ventes depuis quelques années (voir graphique ci-contre qui compile les ventes de véhicules particuliers 100% Elec Renault en Europe depuis 2011) pour se rendre qu'une bonne partie de ces objectifs est déjà inatteignable dans la situation actuelle du marché et avec des voitures toujours aussi chères. Données disponibles sur <https://www.renaultgroup.com/finance/chiffres-cles/ventes-mensuelles/>

Il faudrait visiblement vendre 178 000 véhicules électriques pour atteindre l'équilibre financier pour Ampere en 2025. Si cet objectif n'est pas atteint, aura-t-on encore droit à des restrictions budgétaires ? Au gel des embauches ?



3/ Renault prépare un plan B avec l'hypothèse d'introduire des « Range Extenders » sur des plateformes prévues à l'origine comme 100% Elec

Les signaux négatifs sur le front du 100% Electrique se multiplient. Plusieurs constructeurs (dont Stellantis et Daimler) ont décidé de revenir à des plateformes multi-énergies plutôt que 100% Elec. Les marques Ford, Volvo, Mercedes, Peugeot, Citroën, Fiat et Renault ont renoncé à leur objectif de vendre 100% de véhicules particuliers Electriques en 2030 en Europe. Toyota a abaissé son objectif de production de véhicules électriques pour 2026 de 1,5 million à 1 million d'unités.

Un nouvel élément très récent vient ajouter du trouble à cette situation déjà complexe : **le retour en force de technologies hybrides qui pourraient retarder la progression des véhicules 100% Electriques.** C'est le cas de la technologie « Range extender », décrite dans l'encart ci-contre. Cette solution est déjà étudiée depuis plus de 10 ans mais elle commence à percer en Chine où elle représente actuellement 13% des ventes. Les constructeurs chinois arrivent également en Europe avec cette proposition qui semble adaptée aux véhicules familiaux puisqu'elle combine l'électrique dans le fonctionnement quotidien et la réalisation de longs trajets autoroutiers avec recharge de la batterie par le moteur thermique plutôt que sur une borne de recharge.

Ces éléments ont récemment poussé les plus hauts responsables de Renault à envisager d'introduire sur des plateformes 100% Elec des moteurs hybrides (de type Range Extender). Dans le même temps, et cela ne doit rien au hasard, Horse a présenté au salon de Shanghai 2025 une solution de motorisation hybride « Future Hybrid Concept ». Elle est ainsi décrite : « *L'ensemble est conçu pour être suffisamment compact afin de remplacer facilement le moteur électrique existant sur une plateforme de véhicule électrique, avec des modifications minimales. Cette approche permet aux constructeurs de proposer des variantes hybrides sans refondre entièrement leurs plateformes existantes.* » Là aussi, il s'agit bien d'une solution Range Extender et Horse annonce que « *les premiers véhicules utilisant ce concept hybride rouleront à partir de 2028* ».

Dernier élément d'importance, L. de Meo lui-même a profité d'une interview au Figaro pour demander à l'Union Européenne de réintégrer ces solutions hybrides dans l'après-2035, voir ci-contre.

Un projet exploratoire est même déjà en cours sur la plateforme FlexEVan. Et d'autres sont à l'étude sur des plateformes de véhicules particuliers qui devaient initialement être 100% Electriques.

Ce violent revirement technique en haut lieu montre à quel point, une fois de plus, il est choquant de voir nos dirigeants se targuer d'être des talents visionnaires afin de justifier leur salaire mirobolant. Ne devraient-ils pas faire preuve d'humilité quand les faits démontrent qu'ils ne cessent de se tromper ?

Nous ne commenterons pas les aspects techniques et écologiques de ces solutions. Nous savons que les décisions peuvent vite changer et que la mode du « Range Extender » peut disparaître aussi vite qu'elle est apparue. Nous pensons surtout que, tant que les décisions ne sont guidées que par la recherche du profit immédiat, il n'y aura pas de solution qui permettra de concilier les besoins sociaux de déplacement et les considérations sociales et environnementales.

Range Extender, kesako ?

Contrairement aux hybrides « parallèles » (comme le système E-Tech), le principe des « Range Extenders » (ou prolongateur d'autonomie) repose sur une hybridation « série ». Seul le moteur électrique est mécaniquement relié aux roues. Le moteur thermique agit, lui, comme un générateur pour recharger la batterie et prolonger ainsi l'autonomie (sur le mode d'un groupe électrogène). Cela lui permet de fonctionner quasi-uniquement sur son point de meilleur rendement. En revanche, il faut bien assurer qu'il respecte les seuils d'émissions polluantes. Ces motorisations sont pour l'instant exclues des possibilités de ventes après 2035 en Europe.

Horse au salon de Shanghai 2025 mais pas Ampere ?

The place to be... or not to be ?

Point notable, le salon de Shanghai est devenu LE salon mondial où il faut être. Et, surprise, alors que la Chine est devenue le centre de gravité des technologies électriques, Ampere n'avait pas de stand à ce salon... Au contraire de Horse, qui a fait le buzz avec sa solution « clé en mains » de moteur hybride Range Extender applicable sur une plateforme initialement prévue pour du 100% Electrique !

L. de Meo réclame déjà que les « Range Extenders » soient acceptés après 2035 en Europe !

Extrait de l'article du Figaro - 6 mai 2025 : « *En version électrique, la batterie "mange" une grosse part de la charge utile ! C'est absurde* », explique Luca de Meo, qui plaide pour que les « range extenders », ces petits moteurs thermiques qui permettent de recharger la batterie et donc de réduire la taille de celle-ci, fassent partie de l'éventail des solutions alors que le couperet du zéro émission en 2035 les exclut.

Dans ce contexte extrêmement mouvant, nous avons des questions importantes à laquelle la direction doit répondre :

- 1/ Qui sera chargé des activités des motorisations « Range Extender » si elles se confirmaient ? Horse (ou Geely ?), Ampere ou un fournisseur extérieur ?**
- 2/ Ne serait-il pas temps de revenir sur la focalisation complète de Lardy sur le 100% Electrique alors que les incertitudes sont de plus en plus profondes et que le Directeur Général de Renault lui-même milite pour réintroduire les motorisations hybrides après 2035 ?**
- 3/ Comment seront considérées les éventuelles ventes d'hybrides « Range Extender » vis-à-vis des objectifs déjà difficilement atteignables fixés à Ampere et qui déterminent son budget de fonctionnement et d'investissement ?**

Les élus CGT ont posé ces questions dès le CSE d'Ampere SAS qui a eu lieu avant-hier. Le Président du CSE, Matthieu Leboucher, a confirmé l'ensemble des informations : « *le Range Extender, c'est la tendance montante en Chine, Renault l'étudie* », « *en tout premier lieu Horse dont c'est le business* », « *des projets et études sont en cours, le plus avancé est un projet exploratoire chez Flexis* » (énième filiale créée pour superviser le développement du FlexEVan), « *même si aucune décision n'a été prise à ce jour* ». En revanche, c'est le déni total concernant les impacts potentiels pour Ampere : « *la stratégie d'Ampere reste entièrement inchangée* ». De même, il n'y a aucune remise en cause de la logique de lier les budgets de fonctionnement et d'investissement d'Ampere aux ventes électriques. Pourtant, aucun constructeur ne s'est lancé ainsi sur le marché électrique : Tesla et les constructeurs chinois ont attendu plusieurs années avant d'être rentables et l'on demande à Ampere d'être à l'équilibre dès sa deuxième année de fonctionnement !

Ces premières réponses de la direction n'amenuisent pas nos inquiétudes, bien au contraire. Il ne va pas falloir attendre que le déni officiel en haut lieu se dissipe avant de réagir. Il va falloir que les salariés se regroupent, discutent, posent des questions à leur hiérarchie. Il va aussi falloir envisager une mobilisation collective, comme au moment où le collectif MERL (Maintien des Emplois Renault-Lardy) a mis la pression sur la direction afin d'obtenir des réponses concrètes sur l'avenir du site. Le découpage de Renault n'avait pas de sens en 2023, il en a encore moins aujourd'hui !

Face aux incertitudes et aux pressions, la solution, c'est le collectif !

Importante mobilisation pour la défense des emplois à Cléon

Mercredi 14 mai, les salariés de l'usine de Cléon se sont mobilisés pour tirer la sonnette d'alarme concernant l'avenir de l'emploi sur leur site à l'appel de la CGT, de la CFTD et de SUD. Baisse de la production des moteurs thermiques et des boîtes de vitesses, stagnation de la production de moteurs électriques, informations sur la commande massive de moteurs Shanghai E-drive produits en Chine pour les versions « abordables » de R5 et 4L : les salariés ont de quoi s'inquiéter.



Les 300 participants au rassemblement (dont des délégations de Lardy, Technocentre, Flins, Le Mans, etc. et des élus locaux et nationaux) ont posé la première pierre d'une mobilisation à construire.

Investissements à Lardy : des points positifs mais le retard à combler reste important

Après les années de « vaches maigres » (budget d'investissements divisé par 2 pendant 4 années de 2019 à 2022), le niveau est revenu à la normale sur le site de Lardy depuis 2023. C'est la moindre des choses alors que le site a dû basculer vers le 100% Electrique. L'ouverture du Hub de charge au L22 mi-juin 2025, d'une zone de stockage des batteries près du L58 début 2026 ou de 2 nouveaux bancs véhicule 4x4 au L26 sont de bonnes nouvelles mais arrivent tard. Mais d'autres éléments montrent que la direction n'a pas l'ambition de développer l'emploi sur le site : la destruction de bâtiments se poursuit (L50 et L47 cette année) et le campus EV, déjà réduit à « peau de chagrin » par rapport aux grandes annonces initiales, voit encore son ouverture repoussée à septembre 2025. La CGT continuera d'être attentive et de maintenir la direction sous contrôle.

Mardi 5 juin : grève et manifestation interprofessionnelle pour l'abrogation de la réforme Borne-Macron des retraites, pour les salaires et pour l'emploi

La CGT-Lardy appelle à la grève et organise un départ collectif pour la manifestation parisienne (départ à 12h30 depuis le CSE, envoyez un mail à cgt.lardy@renault.com pour vous inscrire).

Enquête Salaires 2025



Une enquête informatique simple, rapide et anonyme.

<= QR-code

ou https://bit.ly/enquete_salaire_2025

Il suffit de vous munir de votre feuille de paye d'avril 2025.

Plus de 700 réponses, c'est déjà 250 de plus que l'an dernier. Mais, plus nous aurons de réponses, plus ce sera représentatif.

Attention, clôture de l'enquête le mardi 3 juin en fin de journée !

Contact : cgt.lardy@renault.com / Facebook : CGT.RENAULT.LARDY91

La CGT Lardy : syndicat de site pour tous les salariés du CTL : RENAULT - AMPERE - PRESTATAIRES - INTERIMAIRES