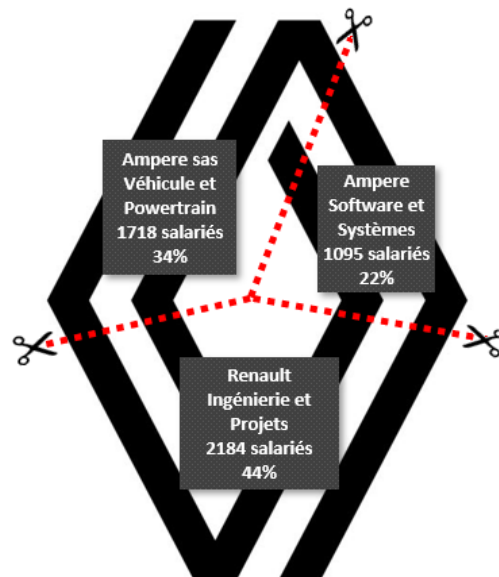




L'Ingénierie Renault se fait l'Ampere

La direction a sorti ses grands ciseaux et commencé le découpage de l'Ingénierie Renault sas :

- Création en juin 2023 d'une Direction de **l'Ingénierie Software et Systèmes** de 1095 salariés, dont 1016 sur l'établissement de Guyancourt-Aubevoye : DEA-L (153 salariés), DEA-S (803), avec des bouts de la DEA-P (23), DEA-I (12), DEA-T (10) et DEA-V (15). Cette direction et ses salariés seront ensuite filialisés dans **Ampere Software et Systèmes** en octobre 2023.
- Création d'une filiale **Ingénierie Véhicule et Powertrain électriques** de 1718 salariés, dont 1049 sur l'établissement : DEA-M (620 salariés), des parties de la DEA-P (128), DEA-T (192), DEA-P (128), DEA-I (62) et DEA-F (5), DEA-G (5), DEA-R (17), DEA-V (11). Cette entité sera filialisée dans **Ampere sas** le 1^{er} octobre 2023.
- Création en octobre 2023 d'une Direction de **l'Ingénierie et des Projets Renault sas** avec les 2184 salariés qui ne passent pas chez Ampere, soit 1616 salariés sur l'établissement : DEA-T (732), DEA-V (496), DEA-P (160), DEA-F (169), DEA-G (60), DEA-I (50)... La direction affirme désormais que l'Ingénierie qui ne basculera pas dans Ampere ne passerait plus dans **Power**. Mais Power apparaît pourtant sur les documents présentés à l'AG des actionnaires de Renault !
- Le sort des **autres directions et des fonctions support** sera connu en juin 2023.



C'est bien connu : « la désunion fait la force » !

Démantèlement. Le véhicule électrique et connecté pourrait être développé sans démanteler l'entreprise, surtout que Renault prévoit que l'activité ICE/Hybride « *va demeurer significative pendant de nombreuses années (au-delà de 2035 hors d'Europe)* ». Pourquoi vendre alors cette activité à Geely, alors que les constructeurs chinois sont désignés comme nos principaux concurrents, et à Aramco, le champion du monde des émissions de carbone ?!

Ni sobres, ni bon marché. La direction vise « *une organisation consacrée à part entière aux défis de demain des constructeurs* ». S'agit-il de la limitation des émissions de gaz à effet de serre responsables du dérèglement climatique ? Mais au lieu de créer des véhicules de plus en plus sobres en énergie et en matières premières, les constructeurs montent en gamme tout en verdissant cette politique avec des mots magiques comme « écosystémique ». Sans compter qu'avec la hausse des prix, les nouveaux véhicules sont de plus en plus réservés à ceux qui ont les moyens d'en acheter.

SDV ? Le « véhicule défini par le Logiciel » devra être hyper-connecté et engendrera donc une surconsommation d'énergie et de matières premières. Au lieu du Software Defined Vehicle, l'urgence serait de mettre les compétences des salariés pour concevoir, développer et industrialiser des « Sobriety Defined Vehicle », des « véhicules définis par la sobriété ».

Le coup de l'iso-effectif

Toutes ces réorganisations sont censées se faire « à iso effectifs ». Or l'Ingénierie Renault en France est passée de 6440 salariés en 2019 à 4987 aujourd'hui. Soit une baisse de 22,5% des effectifs.

La méthode à Gilles

Le vrai défi de ces réorganisations est pour l'ensemble des salariés et prestataires de Renault qui devront s'adapter à de nouveaux modes de travail de plus en plus complexes et avec des effectifs contraints.

POURQUOI FAIRE SIMPLE... Par ce démantèlement, la direction ajoute un niveau de complexité à l'organisation du travail. On est loin du « *simplifions Renault* » et de la suppression des silos. Renault et Ampere auront besoin l'un de l'autre. Les nouvelles relations de type client/fournisseur entre équipes de développement et la complexification de l'organisation du travail vont à l'encontre des objectifs de simplification et d'agilité annoncés.

DE LA THEORIE A LA PRATIQUE. La direction promet « *des principes de gouvernance clairs pour structurer les relations entre Ampere et le groupe Renault* ». Entre les principes et la réalité, il y a un gouffre. On voit déjà poindre les conflits car chaque entité cherchera à réduire ses coûts et dégager des marges au détriment des autres. Ampere pourra mettre Renault en concurrence avec des fournisseurs externes, et vice versa. Il est prévu des « *contrats entre chaque entité du groupe* ». Seront-ils signés avant Concept Freeze, afin que l'on ne commence pas le travail chez Renault SAS ou Ampere sans un accord préalable sur le coût et le volume d'heures de travail nécessaire ? Mystère...

Procès en « néocolonialisme »

Au CSE du 12 mai, Gilles Le Borgne a accusé les salariés de Renault sas qui expriment leurs difficultés à travailler avec les RTx de « néocolonialisme », sous-entendant qu'il se sentiraient supérieurs aux Roumains ou aux Indiens ! Comme si ce n'était pas la direction qui profitait d'une main d'œuvre moins chère et complexifiait l'organisation du travail en délocalisant. SUD a tenu à exprimer toute sa solidarité avec les salariés des RTx qui subissent la même politique qu'en France de réduction des coûts.

RISQUES PSYCHOSOCIAUX EN HAUSSE. Cette complexité et le mode de fonctionnement d'Ampere en mode « Agile à l'échelle » comportent un risque de dégradation des conditions de travail s'il n'est piloté que par des objectifs de réduction des coûts et des délais, avec une injonction à faire toujours plus et plus vite. Autant de facteurs de risques psychosociaux alors que ceux-ci sont déjà à un niveau élevé.

DYNAMIQUE DIVERGENTE. Chaque entité d'Ampere, de Horse et de Renault aura ses propres objectifs de Qualité, Coûts, Délai et Prestation qui entreront en contradiction. Avec la séparation, la tendance sera aussi à diverger sur les processus (V3P, Agile...) ou les outils (3D-Expérience...). Comment seront traités les conflits ? Quelles sont les instances d'arbitrage en cas de divergences d'intérêt ?

LA DELOCALISATION COMME CHALLENGE. Le directeur de l'Ingénierie, Gilles Le Borgne, poursuit sa politique de réduction des coûts par les externalisations et les délocalisations d'activité. La courbe des effectifs poursuit son déclin. Des salariés perdent leur activité et doivent se recaser ou partir. Avec « Challenge 1000 », l'Ingénierie Renault est priée de délocaliser 1000 ETP (Equivalents temps Plein) en 2023 dans les pays à bas coûts.

Tapis rouge pour Valeo

Alors qu'Ampere est censée créer de l'activité, Renault va sous-traiter chez Valeo les calculateurs PCU et PIU du Sweet500, le moteur 800V du FlexEVan, la prestation ADAS d'Aide au parking ou encore le management électronique du châssis. Tout ça pour que Valeo entre dans le capital d'Ampere ?!

DES QUESTIONS SANS REPONSES. L'inquiétude est grande sur le devenir des Instances Représentatives du Personnel, le périmètre des établissements et de leurs activités sociales et culturelles, sur le devenir des acquis et des conquêtes sociales des salariés de Renault. Tout cela se discute en central...

AIE CONFIANCE... En signant le 27 juillet 2022 un « Accord de méthode » qui encadre les négociations du futur « socle social commun » et de la nouvelle structure juridique du groupe, les délégués centraux CFDT, CFE-CGC et FO ont validé le démantèlement du Groupe Renault et privé les élus locaux d'information et de moyens d'action, en empêchant par exemple le recours à des expertises indépendantes.

PAS DE CHEQUE EN BLANC. SUD ne se résigne pas à cette situation. Les organisations syndicales doivent rester un contre-pouvoir. C'est pourquoi les élus SUD au CSE ont lancé des alertes et voté contre les réorganisations de l'Ingénierie présentées lors des CSE d'avril et mai 2023.