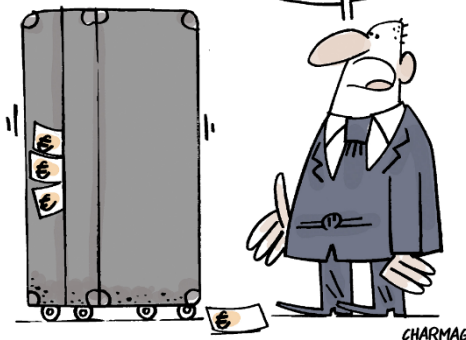




**DÉMANTÈLEMENT  
CHEZ RENALIT**



## Horse : le cheval dont Geely risque de prendre les rênes

**Le 1<sup>er</sup> juillet**, Renault a créé **Horse**, une filiale pilotée depuis Madrid et spécialisée dans les motorisations thermiques et hybrides. Horse regroupe 8 usines et 3 centres de R&D en Espagne, Portugal, Roumanie, Turquie, Chili, Argentine et Brésil, soit au total **9 000 salariés** dans le monde.

**Le 11 juillet**, Renault a signé avec **Geely** un **accord de co-entreprise** entre Horse et Aurobay, filiale de Geely basée en Chine. Cette co-entreprise aura son siège au Royaume-Uni. Renault y sera à terme **minoritaire**, tandis que la participation du saoudien **Aramco** se fait encore désirer.

**Aurobay** est déjà le fruit d'une co-entreprise avec Volvo Cars en 2021 (Geely a racheté Volvo Cars à Volvo Group en 2010). A l'époque, Volvo Cars estimait que cet accord allait lui « *permettre de se concentrer sur le développement de sa nouvelle gamme de voitures haut de gamme tout électriques* ». **Volvo a depuis vendu ses parts dans Aurobay et cédé à Geely tous ses actifs** dans le powertrain : propriété intellectuelle, usines, centre d'ingénierie... L'appétit vorace du patron de Geely, Li Shufu, lui permet d'être dans le Top100 des fortunes mondiales selon *Forbes*.

## Divorce à la japonaise

**Renault et Nissan** ont signé le 26 juillet dernier un « accord définitif » qui met fin à 8 ans de bras de fer entre les deux constructeurs. Et c'est Nissan qui sort gagnant. Le japonais a obtenu la baisse de la participation de Renault dans son capital qui passe **de 43,4 % à 15%**.

Renault conserve la différence, soit 28,4% des actions Nissan mises de côté dans une fiducie. **Les vendre ferait perdre à Renault entre 5 et 6 milliards d'€**, la valeur des actions Nissan étant inférieure à celle enregistrée dans ses actifs financiers. Les 43,4 % d'actions Nissan sont en effet valorisées 16,2 milliards d'euros dans les comptes de Renault quand ils valent en réalité 7 milliards à la Bourse.

**Ce bras de fer** avait été enclenché par Macron en 2015. Alors ministre de l'Économie, il avait augmenté la participation de l'état français dans Renault pour obtenir un droit de vote double, une opération vécue comme une attaque par Nissan. L'affrontement a connu son paroxysme médiatique avec l'arrestation de Carlos Ghosn au Japon en novembre 2018, puis sa rocambolesque évasion dans une malle en décembre 2019.

**Nissan obtient en plus les droits de vote** correspondant à ses 15% de participation dans Renault qui lui étaient jusqu'à maintenant refusés. En échange, Nissan s'est engagé à « *investir jusqu'à 600 millions d'euros dans Ampere* », soit moins de 10% du capital d'Ampere. C'est peu, sachant qu'en plus c'est un maximum. L'« Alliance » a semble-t-il vécue. Mais on s'en était déjà rendu compte dans les projets.

## Les grands stratèges

Le 8 juillet aux Rencontres économiques d'Aix-en-Provence, Jean-Dominique Senard a déclaré que « *Le moteur thermique va continuer à vivre pendant au moins 70 ans* ». Les conditions pour aller vers le 100% électrique ne sont pas réunies. Les « *crises géopolitiques, je pense qu'on ne les a pas anticipées du tout* » a-t-il poursuivi, alors que les tensions s'exacerbent entre les USA et la Chine, un des premiers fournisseurs mondiaux des matières premières nécessaires aux véhicules électriques.

Cela n'empêche pas Renault de tout miser sur l'électrique, de délocaliser entièrement le développement et la fabrication de ses motorisations thermiques et hybrides et de les mettre dans le panier du chinois Geely...

# Ampere : quand le courant ne passe pas

La direction a reculé en 2024 l'introduction en Bourse d'Ampere et au 1<sup>er</sup> novembre le transfert des contrats de travail vers Ampere sas et Ampere Software Technology (anciennement Ampere Software & Système).

Ce transfert s'opère dans le cadre de l'article L1224-1 du code du travail, ce qui signifie qu'il est automatique et qu'il doit se faire sans modification du contrat de travail, donc sans signature d'un avenant au contrat.

**Certains salariés envisagent de refuser leur transfert. Ce refus aurait pour conséquence :**

→ **La démission** pour abandon de poste (auparavant l'abandon de poste entraînait un licenciement, mais le gouvernement vient de changer la loi). Le salarié n'a alors droit à aucune indemnité, ni allocation chômage. Mais l'abandon de poste est dur à prouver tant que le salarié continue à venir à son poste de travail. Et si ce refus est collectif, il ne peut être assimilé à une démission. Faute de pouvoir « démissionner » le salarié, l'employeur aurait plusieurs alternatives :

- **Le reclassement** dans Renault sas.
- **Le licenciement pour faute** qui permet d'avoir droit aux allocations chômage et dans certaines conditions aux indemnités légales de licenciement.

→ **Le licenciement pour motif économique en cas de modification du contrat de travail** lors du transfert (changement de lieu de travail, de fonction, de rémunération, de l'ancienneté...).

S'il y a plus de 10 licenciements économiques, l'employeur doit mettre en œuvre un Plan de Sauvegarde de l'Emploi (PSE), ce qui peut permettre d'obtenir des reclassements ou des indemnités supra-légales.

On comprend mieux pourquoi la direction affirme que le transfert ne change rien, qu'elle a procédé à des réorganisations avant le transfert et que des changements auront certainement lieu après celui-ci. Mais ce transfert ne change-t-il vraiment rien ? Qu'en est-il en réalité ? Contactez-nous si besoin.

→ **Dans tous les cas, il est préférable de ne pas agir seul et d'opter pour une action collective.**



## Aie confiance...

**Renault a annoncé une hausse de ses résultats** financiers du 1<sup>er</sup> semestre 2023 : 7,6% de marge opérationnelle, 2,1 milliards d'euros de bénéfice net... Plutôt qu'un « merci » vidéo de Luca De Meo, on préfèrerait une augmentation générale des salaires au moins équivalente à l'inflation.

**Il faut faire toujours plus avec moins.** Le budget R&D/Capex est descendu à 6,2% du Chiffre d'Affaires, alors que l'objectif était de 8%.

**La hausse des prix des véhicules et leur montée en gamme**, qui se fait au détriment de l'impact environnemental, gonflent le chiffre d'affaires. Tirées par Dacia, les ventes remontent après leur chute liée au Covid et aux pénuries de composants. Mais la Mégane est à la peine.

**La tendance à la hausse des marges est en train de s'inverser.** Les constructeurs chinois cassent les prix, Tesla fait jusqu'à 20% de rabais... La concurrence est rude. Les salariés en font les frais : intensification du travail, salaires décrochant de l'inflation, baisse des effectifs...

Salariés, nous n'avons **pas les mêmes intérêts que les actionnaires**. Notre **action indépendante et collective** est la meilleure et la seule façon de défendre notre **emploi**, notre **pouvoir d'achat** et nos **conditions de travail**.

### Clap de Flins

Renault a programmé la fin de la Zoé en mars 2024, entraînant la fermeture d'une des plus anciennes usines Renault de carrosserie-montage. La Refactory est loin de remplacer le volume d'activité et le nombre d'emplois directs et indirects perdus. Le site devait pourtant produire des batteries, Ghosn et le gouvernement l'avaient promis en 2009... Qui a dit que l'électrique, c'était l'avenir ?!

## Syndiquez-vous

En ces temps de grands chamboulements et de délitement des liens sociaux, se syndiquer est une nécessité. Bénéficiez et participez ainsi à un réseau de solidarité, d'information, de soutien et d'aide juridique. L'union fait la force, ne restez plus isolé.

Les 2/3 de la cotisation syndicale peuvent être déduites de ses impôts sur le revenu.

**SUD : le syndicat Solidaire, Unitaire et Démocratique !**

C'est par là...

