



RENAULT - AMPERE
ALPINE
PRESTATAIRES
INTERIMAIRES
TOUS UNIS

INGENIERIES ET
TERTIAIRE

Tract n°11 – mardi 22 septembre 2026

Face aux attaques de nos directions : Mobilisons-nous !

Plan de suppression d'emplois dans l'ingénierie, fermeture de VSF :

Avant les congés, la direction a annoncé la fermeture brutale du site de Villiers-Saint-Frédéric : la mobilisation qui a suivi a surpris la direction. Les quelques avancées arrachées à la direction sont restées insuffisantes, mais les salariés mobilisés ont montré que seule la lutte pouvait faire bouger les lignes. La direction a annoncé également un nouveau plan de suppressions d'emplois dans l'Ingénierie. Il s'agit de la déclinaison en France du plan qui avait été annoncé au niveau mondial quelques mois auparavant. Alors que la concurrence dans le secteur automobile est de plus en plus féroce, la poursuite des suppressions d'emplois dans l'ingénierie pose des questions troublantes pour l'avenir de nos emplois, de nos sites et de nos compétences.

Non, l'ingénierie ne se renforce pas en s'épurant !

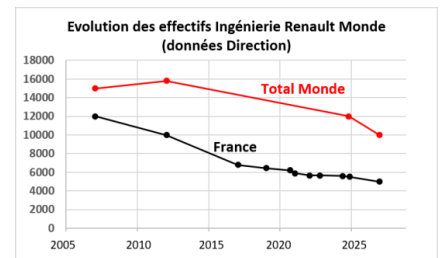
Fin juin, la direction a donc annoncé 600 suppressions d'emplois dans l'ingénierie en France d'ici fin 2027 (auxquelles pourraient s'ajouter encore 200 suppressions d'emplois si la DA est prolongée en 2027). Nous passerions donc de 5630 salariés de l'ingénierie en France fin 2025 à 5000 fin 2027. Une nouvelle baisse de 11 à 15% des effectifs, après une succession de baisse depuis au moins 18 ans.

La direction veut nous faire croire que c'est en faisant partir encore plus de monde sans les remplacer que l'ingénierie pourra relever les défis à venir : techniques comme concurrentiels. Sur le terrain, c'est tout le contraire que l'on voit. Du travail il y en a ! Passer à l'électrique, cela ne résout pas comme par magie les conséquences de l'automobile sur l'environnement. Les récentes interrogations sur l'absence de rentabilité du recyclage des batteries LFP. Certains secteurs de l'ingénierie véhicules (Renault SAS) sont en voie de disparition définitives.

C'est donc bien une logique de rentabilité à court terme qui explique cette nouvelle saignée dans les effectifs : il faut prouver aux marchés financiers et aux investisseurs que Renault peut être toujours plus rentable que ses concurrents. Renault affiche 5% de marge opérationnelle au premier semestre 2026 : mais ce ne serait quand même pas assez, il faudrait encore « dégraisser » pour promettre toujours plus de profits et de dividendes aux grands actionnaires.

Dans le détail, les plans de RCC de VSF et de l'ingénierie prévoient 476 suppressions d'emplois

- 81 RCC avancées pour l'ingénierie de VSF
- 170 chez Renault et Ampere Energy
- 225 postes au sein d'Ampere Software Technology, avec la répartition :
 - 190 en Île-de-France,
 - 22 à Toulouse
 - 13 à Sophia.



AMPERE S/T est particulièrement visée en termes de réduction des effectifs puisque la RCC concerne 14% des effectifs (contre 5% pour l'ingénierie)

L'objectif de la Direction est de changer profondément le modèle d'ingénierie software en se recentrant sur les compétences « différenciantes ». Elle veut une séparation plus nette entre ce qui doit être maîtrisé en interne et ce qui peut être acheté ou codéveloppé, la fameuse stratégie Make or Buy ! Pour cela elle indique clairement que les RTx auront un rôle accru ! La direction insiste aussi fortement sur la montée en puissance de l'IA.

L'autre volonté est de réduire fortement une partie des rôles de coordination, de pilotage transverse ou de support.

API : TCR LOG 0 58

Internet : www.infos-cgt-technocentre.com

email : contact@infos-cgt-technocentre.com

Abonnez-vous à notre lettre d'info sur notre site pour recevoir nos tracts en version
numérique et d'autres informations



Commentaire CGT

En répartissant le travail sur l'ensemble des RTx, la direction poursuit clairement sa logique de baisser les coûts en allant vers les pays de moins disant social et en nous mettant en concurrence avec nos collègues du monde !

D'autant plus que dans le même temps, Renault vient d'inaugurer le 15 juin 2026 un nouveau centre de R&D en Chine à Hangzhou, justement sur les domaines d'Ampere ST. A aucun moment la direction n'a communiqué sur cette inauguration. La seule information qui a été donnée à ce sujet date d'octobre 2025 indiquait : « Après avoir ouvert une première antenne stratégique à Shanghai, Renault Group renforce sa présence en Chine avec l'ouverture d'un second bureau à Hangzhou. Berceau de Geely et d'Alibaba, cette métropole de plus de 15 millions d'habitants s'impose comme un hub de talents et d'industries intelligentes, devenu un terrain d'expérimentation unique pour le Groupe. ».

Par ailleurs, la Direction indique qu'elle va acheter à l'extérieur : « le développement de logiciels, l'intelligence artificielle et les technologies d'expérience utilisateur ».

Alors est-on vraiment en face d'une « simplification » du travail qui nous permettra de faire plus en étant moins ? Ou face à une nouvelle délocalisation des activités ?

La direction dit que l'IA ce n'est pas pour baisser les effectifs. Sauf qu'en baissant elle-même les effectifs et en indiquant qu'il va y avoir une montée en puissance de l'IA, tout cela revient au même ! La direction vise clairement des gains de productivité avec l'IA non pas pour faire de nouveaux projets...mais pour encore baisser les effectifs et faire toujours plus de profits.

Des postes supprimés... et pourtant des recrutements annoncés !

D'un côté, Ampere ST annonce environ 225 suppressions de postes, de l'autre, la direction évoque jusqu'à 70 recrutements externes. Mais alors, pourquoi ne pas former et reclasser réellement les salariés en place ? Pourquoi pousser dehors des collègues qui connaissent déjà l'entreprise, ses produits, ses outils, ses contraintes, pour ensuite recruter ailleurs ?

La CGT ne s'oppose pas aux primes de départ mais elle s'oppose au fait que les départs ne soient pas remplacés et que la charge de travail retombe sur les salariés qui restent. La CGT revendique au contraire des embauches, en premier lieu des salariés sous-traitants qui travaillent déjà sur site.

Ce qu'il faut, ce n'est pas payer pour faire partir : c'est investir, former, embaucher et sécuriser

La mobilisation des salariés de VSF a marqué des points !

Les salariés de VSF se sont mobilisés sur leur site, puis à Boulogne pendant les négociations sur les mesures d'accompagnement de la fermeture de leur site et, enfin, au Technocentre à l'occasion d'un CSE Renault Ile-de-France. Pendant plusieurs semaines, 150 à 200 salariés se sont organisés, ont discuté et ont agi pour aller au-delà des mesures d'accompagnement individuel à la mobilité que Renault voulait imposer.

La CGT et SUD les ont aidés dans leur lutte et ont proposé à plusieurs reprises aux syndicats majoritaires sur le site (CFE-CGC et CFDT) de rejoindre la mobilisation. Malheureusement, ces derniers ont refusé de le faire, préférant porter leur politique de conciliation face à la direction. Pourtant, la direction a été particulièrement brutale en n'annonçant la fermeture que 4 mois avant les premiers déménagements qui commenceront en octobre 2026. Elle a également tenté de bloquer les portillons du site de VSF le jour d'un rassemblement pour entraver l'action des élus Renault/Ampere (pourtant mandatés pour intervenir sur le site de VSF) et en retirant des heures de grève pour des réunions ayant lieu pendant l'heure de pause du midi.

Des mesures arrachées par la mobilisation mais qui restent insuffisantes

La mobilisation a certes permis que les mobilités ne soient pas « forcées » : pour l'instant, les salariés qui devaient être mutés à Aubevoye et Lardy, mais qui ne voulaient pas y aller, ne sont pas contraints de le faire. Mais les salariés n'ont pas obtenu la prime de transfert pour TOUS qu'ils réclamaient et les mesures d'accompagnement supplémentaires ne se chiffrent qu'à 445 euros en plus par salarié sur... 3 ans ! La direction a tenté de se justifier en disant qu'elle ne pouvait pas faire plus car les déménagements précédents aux Ulis et au Plessis n'avaient donné lieu à aucune mesure supplémentaire par rapport aux règles de mobilité individuelle. Mais justement, pour ces sites, il n'y a eu



aucune mobilisation collective et les syndicats majoritaires CFE-CGC et CFDT n'y ont proposé aucune action. Quel aveu de la part de la direction que seule la mobilisation collective permet d'obtenir des avancées pour les salariés !

Si la mobilisation des salariés de VSF avait gagné en ampleur et en intensité, le résultat aurait été encore meilleur. Le timing (quelques semaines avant les vacances d'été) et le tempo (il y avait soi-disant urgence à négocier des mesures d'accompagnement) imposés par la direction ont bien sûr joué.

Les leçons de la lutte

Pour les salariés de VSF, cette mobilisation a été une formation express concernant la lutte sociale. Il n'y avait peut-être pas une tradition de lutte très poussée sur le site mais tous ceux qui se sont investis collectivement ont fait des pas de géant dans le domaine. Cela sera utile pour l'avenir, lors des prochaines luttes que nous aurons à mener.

Activités militaires à Lardy

La reconversion d'une partie de l'industrie automobile vers l'armement fait la Une de l'actualité : Volkswagen a annoncé le projet de cession de son usine d'Osnabrück (1 800 salariés aujourd'hui) au Land de Basse-Saxe et à une société d'investissements israélienne pour fabriquer des systèmes de défense aérienne. **Il y a quelques jours, nous avons découvert que le PIM (Pôle d'Innovation Mécanique, bâtiment construit en 2010 et qui était le fleuron des essais thermiques à Lardy) était utilisé depuis plusieurs semaines pour des activités militaires sur le site de Lardy. On aurait plutôt souhaité que ce bâtiment soit reconverti pour des essais électriques que pour des activités liées à l'armement !**

Le moteur thermique à Lardy, c'est fini... sauf pour l'armement !

En plus de ce qu'il se passe au PIM, nous avons appris qu'il y a également un moteur M9 qui tourne au L9 pour le projet CHORUS (drone volant - munition téléopérée) en partenariat avec Turgis Gaillard. Nous rappelons que ce drone pourra embarquer 500 kg de charge explosive et que Renault chiffre déjà à 1 milliard d'euros sur 10 ans les revenus de ce projet avec une cadence envisagée de 600 drones fabriqués par mois. A cette cadence-là, ce n'est pas pour les laisser sous des couvertures sur des parkings. C'est prévu pour détruire, pas pour dissuader.

La « Grande Muette » chez Renault ?

Ni les salariés, ni les représentants du personnel n'ont été informés de l'implantation de ces activités sur le site de Lardy. F. Provost, directeur général du groupe, a pourtant déclaré en juin 2026 « avoir le plein soutien du conseil d'administration et des salariés de Renault » concernant son orientation vers l'armement (article du journal Le Monde « Renault franchit un cap dans ses ambitions pour le secteur de la défense avec un projet de drone explosif », 16/06/26). Mais, si c'était le cas, pourquoi la direction organise-t-elle ces activités en catimini ?

La marche généralisée à la guerre, ce n'est pas une simple « opportunité »

L'émoi des salariés concernant cette bascule de l'automobile vers l'armement est parfaitement légitime. On parle d'une marche généralisée à la guerre. On compte les victimes en dizaines ou mêmes en centaines de milliers en Ukraine et à Gaza.

Nos dirigeants nous disent qu'il faut l'accepter pour sauver nos emplois. Mais ce sont les mêmes qui ont divisé par 2 les emplois du groupe Renault en France en 20 ans (70 000 salariés en 2005, 37 000 actuellement) ! De sacrés pompiers pyromanes... S'ils cherchent à sauver quelque chose, ce sont en réalité les profits des actionnaires.

On nous dit aussi qu'il « faut bien se défendre », que, « si nous ne le faisons pas, ce seront d'autres qui le feront ». Mais ce sont les mêmes arguments qui ont été utilisés dans les années 1910 et 1930 pour préparer les esprits aux guerres mondiales. Les salariés n'ont rien à gagner à la guerre, ils y sont traités comme de la chair à patron dans les usines et de la chair à canon sur les champs de bataille. En 1922, au sortir de la première guerre, l'écrivain Anatole France avait écrit : « On croit mourir pour la patrie ; on meurt pour des industriels ». Un siècle plus tard, est-ce qu'il faudra qu'on passe par une nouvelle guerre pour en prendre de nouveau conscience ?

Le système économique actuel fonce vers l'abîme en y entraînant l'humanité. Il le fait socialement, écologiquement et peut-être bientôt militairement. Et on devrait applaudir le conducteur qui appuie sur l'accélérateur ? Nous, on se dit plutôt qu'il faudrait lui arracher le volant des mains !

La direction doit faire la transparence sur les activités militaires qu'elle mène sur le site de Lardy, notamment concernant l'utilisation du PIM.

De nouvelles menaces sur l'emploi à Flins ?

La direction Renault vient d'annoncer à l'usine de Flins l'arrêt du projet de nouvelle cataphorèse et l'arrêt de la vente des terrains prévue pour le financer. Pour rappel, suite à la fin de la production de la Zoé dans cette usine sans attribution de nouveau véhicule, Renault avait promis une reconversion vers des métiers de reconditionnement de véhicules d'occasion, de batterie et de moteurs (par transfert des activités de l'usine de Choisy-le-Roi suite à sa fermeture).

Des promesses non tenues

Depuis l'annonce de la fin de la production de la Zoé, le discours de la direction de Flins a toujours été le même : « Ne vous inquiétez pas, faites-nous confiance ». Pourtant, le nombre de promesses non tenues n'a cessé d'augmenter (l'hydrogène, le plan d'embauche seulement réalisé à moitié, etc.).

Les prix accélèrent... nos salaires calent !

Les faits nous donnent une fois de plus raison

Les analyses de l'INSEE et l'enquête Salaires/Plan de Promotion CGT 2026 permettent de démontrer que les critiques que nous avons formulées dès février, lors des Négociations Annuelles Obligatoires chez Renault, étaient totalement fondées :

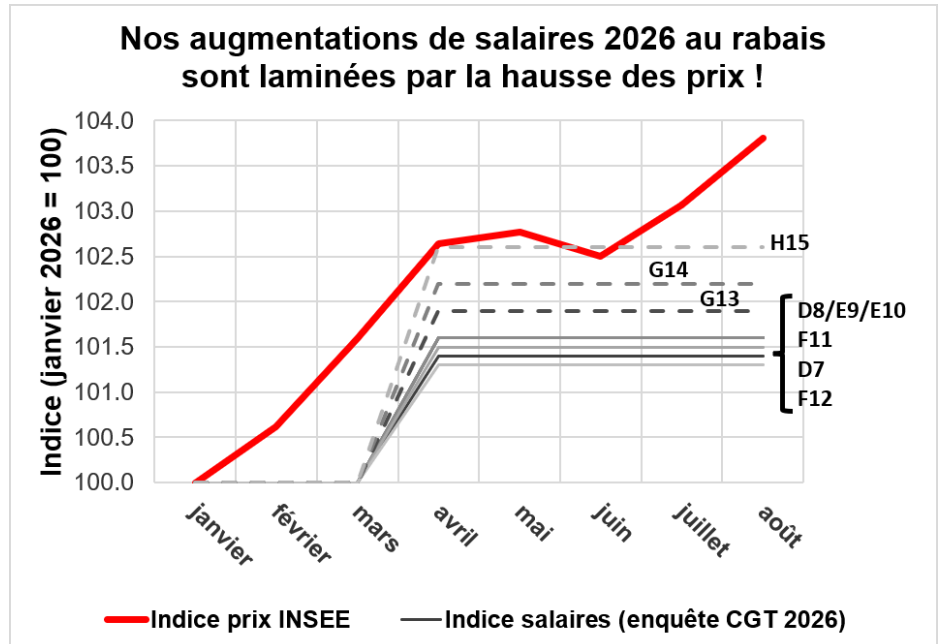
- Prendre l'inflation moyenne 2025 « hors tabac » à 0.74% comme base de négociation salariale mi-février 2026, ce n'était qu'une manœuvre pour justifier des augmentations générales de salaires (AGS) au ras des pâquerettes (1% pour les « non-cadres » et 0% pour les cadres...). La guerre au Moyen-Orient, qui avait déjà fait grimper le prix du baril de pétrole et du gaz, au moment des négociations, l'a depuis fait exploser. Le reste des prix a suivi depuis : l'indice des prix INSEE a augmenté de 3.8% depuis janvier 2026.
- La direction grossit volontairement et artificiellement le pourcentage d'augmentations individuelles depuis maintenant plusieurs années. Elle affiche une augmentation moyenne de la masse salariale tout en concentrant les augmentations en % sur les plus hauts salaires. C'est mathématique et l'enquête salaire ne cesse de le démontrer depuis 3 ans : la moyenne des augmentations individuelles des salariés « à la base » (jusqu'à F12) est plus faible que l'augmentation moyenne de la masse salariale. Par exemple, en 2026, quand la direction affiche 0.9% d'augmentations individuelles (pour les « non-cadres »), la moyenne des augmentations individuelles des D8/E9/E10 n'est que de 0.6%. Pour les cadres, quand la direction affiche 1.9%, les F11 ont une augmentation moyenne de 1.5% et les F12 de... 1.3% !

Le bilan est sans appel : les augmentations de salaires touchées en avril 2026 sont déjà laminées par l'augmentation des prix depuis janvier.

Il n'y a que les plus hauts salaires (à partir de H15...) qui ont rattrapé la hausse des prix du début d'année (mais pas la nouvelle accélération depuis juillet).

Comme les prix poursuivent leur hausse et que la direction a refusé les demandes de réouverture de négociations salariales que la CGT a formulées (le 26 février et le 13 avril), le manque à gagner ne cesse de se creuser.

Il y a quelques semaines, le premier débat présidentiel devant le MEDEF a montré avec quel mépris les grands patrons considèrent les salariés qui galèrent à boucler leur fin de mois : la question de l'augmentation des salaires a provoqué l'hilarité générale. On ne peut plus accepter d'être les dindons de la farce patronale. Pour retrouver notre dignité et arrêter de voir notre pouvoir de vivre (plutôt que notre pouvoir « d'achat »...) se faire grignoter tous les mois, il n'y a qu'une solution : la mobilisation collective !



Manifestations le 29 septembre pour la défense des services publics et du pouvoir d'achat

Pompiers, soignants, enseignants, agents publics : un appel intersyndical à la mobilisation est lancé dans les services publics le 29 septembre.

Cet été encore, les incendies et les canicules ont montré l'urgence de renforcer les services publics et leurs effectifs. Les pompiers réclament notamment les recrutements et les moyens nécessaires pour assurer notre sécurité. Ce mois de septembre, ils sont entrés en grève et prévoient des cortèges importants dans les manifestations du 29 septembre.

Pour nous salariés du privé, c'est également l'occasion de se mobiliser pour notre pouvoir d'achat en obtenant le fruit de notre travail accaparé par les actionnaires et les financiers.

Salariés du public comme du privé, nous sommes tous concernés !

Parce que nous sommes tous concernés, nous appelons à nous mettre en grève et à nous joindre au mouvement.