

Assemblée Générale des actionnaires de Renault du 30 avril 2025

Pendant que les gros actionnaires et les dirigeants sablent le champagne, les salariés de la filière automobile boivent la tasse

L'Assemblée Générale des actionnaires de Renault a lieu mercredi 30 avril sur l'ancien site des usines Renault de Boulogne-Billancourt qui a compté jusqu'à 40 000 salariés à son apogée. Ce grand raout se tient à la Seine Musicale sur l'île Seguin où les chaînes d'assemblage de la Super 5 ont laissé place à une salle de spectacle dans laquelle Luca De Meo, le Directeur Général de Renault, compte bien faire son show. Tout un symbole, celui d'une désindustrialisation qui se poursuit malgré les promesses de réindustrialisation. Et la transition vers le véhicule électrique n'a pas inversé la tendance.

Des accords de compétitivité qui n'empêchent pas l'emploi de chuter

Chez les constructeurs. Ainsi en mars 2024, les chaînes d'assemblage de Renault de Flins se sont arrêtées définitivement. La faute à la transition vers l'électrique ? Pas du tout car plus 2000 salariés y assemblaient la Zoé qui fut longtemps le modèle électrique phare de Renault. Quant à Hyvia, la filiale hydrogène de Renault censée recréer de l'emploi à Flins, elle est en liquidation judiciaire, entraînant dans sa chute 110 emplois. L'usine Stellantis de Poissy est aussi menacée de fermeture. Stellantis a préféré investir en Espagne pour sa plateforme de petits modèles.

Emploi en chute libre. A coup de plans de départs dits « volontaires » ou de fermeture de sites, le groupe Renault ne compte plus que 38 730 salariés en France contre 47 978 en 2019 (-19,3 % en 5 ans).

Le groupe Renault a supprimé 8 000 emplois en France depuis l'arrivée de Luca De Meo.

Responsabilité des constructeurs dans la crise de la filière automobile.

Renault et Stellantis mettent la pression sur les équipementiers. A Renault, la direction des Achats veut « développer l'écosystème fournisseurs le plus compétitif » en faisant appel à des fournisseurs étrangers pour faire baisser les prix. 80 sites industriels sont menacés en France (Valeo, Michelin, JTek, Amis, TI Automotive, BeLink, NTN Transmissions, Bosch...), l'équivalent de 45 000 emplois dans les 3 ans. Le tertiaire et la R&D sont aussi visés. La Direction des Achats de Renault est elle-même en partie délocalisée en Roumanie et va supprimer 60 emplois en France. Le problème ne vient pas de la concurrence chinoise mais de la politique menée par les constructeurs français.

Emplois, pollution
RENAULT délocalise

Production au plus bas. En 2024, la production en France de voitures et de fourgons a chuté de 11 % à 1,34 millions d'unités, soit le niveau des années 1960. Renault a produit 484 000 véhicules particuliers et utilitaires. 80 % de sa production est faite à l'étranger. C'est 58 % pour Stellantis.

Attaques sur les salaires et les conditions de travail. Parallèlement les salariés de la filière automobile voient leurs conditions de travail et leur pouvoir d'achat se dégrader à coup d'accords de compétitivité, à l'instar du « Contrat Social France » de Renault. C'est la double peine. Plutôt que de baisser les cadences et de répartir le travail en cas de baisse des ventes, le patronat intensifie le travail et impose des journées à rallonge (overtime), du travail le week-end ou réduit le nombre de jours de congé.

Les fausses promesses du véhicule électrique

Renault en voie de démantèlement. Le démantèlement du groupe Renault se poursuit avec la création en mai 2024 de Horse Powertrain Limited, une co-entreprise où Renault est devenu minoritaire. La fabrication et la conception des moteurs thermiques et hybrides sont de plus en plus délocalisés, notamment en Roumanie et en Espagne. Et les délocalisations touchent aussi l'Ingénierie et le Tertiaire à Renault mais aussi à Ampere.

Baisse de tension. En échange de la création de Horse, Luca De Meo a promis que le développement et la production des véhicules et moteurs électriques resteraient en France. Ce découpage fait courir un gros risque pour les emplois alors que les véhicules électriques n'ont représenté que 6% des ventes mondiales du groupe Renault en 2024 (9 % en Europe).

Tromperie sur la marchandise. Malgré cet engagement, le développement de la Twingo électrique est réalisé dans une société d'Ingénierie chinoise. Renault réfléchit à y délocaliser le développement d'autres projets alors que le Directeur financier du groupe Renault vient d'annoncer « *des mesures complémentaires de réduction des coûts* ». La nouvelle Twingo sera produite en Slovénie. Son moteur viendra de Chine, comme ceux de la R5, de la 4L ou de la nouvelle Sandero, menaçant l'avenir du site d'Ampere Cléon, la nouvelle filiale de Renault contrainte par Luca De Meo à ne plus fabriquer que des moteurs électriques.

Faux départ. L'introduction en Bourse d'Ampere a été abandonnée faute d'investisseurs. Nissan n'investira pas non plus 600 millions d'euros dans Ampere comme il s'était engagé en 2023.

La transition énergétique n'a rien d'une transition écologique. Le monde est pris par une frénésie d'extraction de minerais et de terres rares nécessaires aux véhicules électriques ou à l'Intelligence Artificielle. Les constructeurs délocalisent aussi la pollution, comme Renault au Maroc avec la mine de Bou Azzer. La pollution engendrée par cette ruée minière vient s'ajouter à celle des énergies fossiles.

12,8 millions €
= 600 SMiC
La crise de l'auto,
c'est pas pour DE MEO

Priorité aux actionnaires. Grâce à la baisse drastique des coûts et à la hausse du prix de ventes des véhicules neufs, les grands groupes automobiles annoncent des profits et des distributions de dividendes record, au détriment des salariés du secteur et des acheteurs de véhicules les moins fortunés. Renault va verser 687 millions d'euros de dividendes (+19%), Stellantis 4,65 milliards, Michelin 973 millions...

35 000 euros par jour pour Luca De Meo. Le Directeur Général de Renault va plus que doubler sa rémunération en 2024 (+132%). Celle-ci atteint 12,8 millions d'euros, soit l'équivalent du salaire annuel de 600 personnes payées au SMIC, ou encore 35 000 euros par jour. Quant à Carlos Tavares, il a empoché 23,1 millions d'euros au titre de l'année 2024, auxquels s'ajoutent 12 millions d'indemnités de départ.

Des héros vite passés de mode. Après avoir été porté aux nues, comme en son temps Carlos Ghosn, le « psychopathe de la performance » Tavares a été poussé vers la sortie par le conseil d'administration de Stellantis. Les « sauveurs de l'automobile » tombent vite de leur piédestal. Qui sera le prochain ?

Salariés des constructeurs, sous-traitants et équipementiers de la filière automobile : défendons nos emplois et notre pouvoir d'achat !

SUD revendique :

- 300 euros d'augmentation générale de salaire pour tous les salariés de la filière automobile
- L'arrêt des fermetures de sites, le maintien et le développement des emplois en France
- Le droit de veto des salariés et de leurs représentants dans les Comités Sociaux et Economiques (CSE) sur les orientations de l'entreprise