

Les louanges des médias n'effacent pas le découpage du groupe, la suppression de 8 000 emplois et la fin du moteur F1

Les dithyrambes n'ont pas cessé depuis dimanche soir dans les médias sur le cas de notre ex-Directeur Général, L. de Meo. Son départ subit de Renault a surpris tout le monde, il n'aurait présenté sa démission à J.-D. Senard que jeudi soir après un comité stratégique. Mais, selon certains journalistes, sa décision couvait depuis quelques mois. D'après le journal « *Les Echos* », il aurait voulu remplacer C. Tavares chez Stellantis mais aurait été écarté du fait de son inexpérience du marché nord-américain. Et puis, il y avait ses demandes répétées au conseil d'administration de voir son salaire augmenter (les 13 millions € de 2024 ne lui auraient pas suffi !). Son départ chez Kering (soit le groupe de luxe de F.-H. Pinault, propriétaire de Gucci, Yves-Saint-Laurent, Balenciaga, ...), qui serait « en crise », serait un nouveau « challenge » pour lui.

Les « salades » de De Meo et la réalité du terrain

Tous ces éléments qui tournent en boucle dans la presse ou sur les plateaux de télévision masquent la réalité de la situation chez Renault. Depuis l'arrivée de L. de Meo en juillet 2020, ce sont plus de 8000 emplois qui ont été détruits dans le groupe Renault en France ! Nous rappelons les propos de L. de Meo lors de son audition à l'Assemblée Nationale le 4 février 2025 : « *Pour Renault, moi, j'ai pris mes responsabilités. Avec mon équipe, nous avons créé 8 000 postes de travail en France dans les deux dernières années.* » Les journalistes disent que c'est un as du marketing et de la communication mais là, c'est plutôt un as de la prestidigitacion : il fait passer des destructions pour des créations !

Faire peser tous les risques du passage à l'électrique sur les salariés

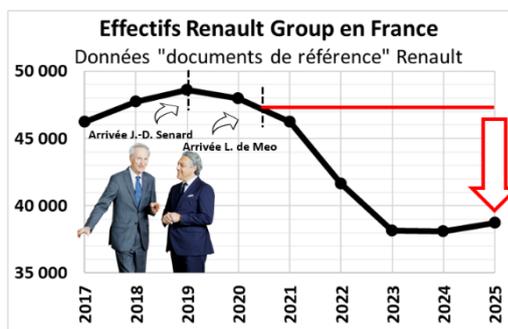
Le projet phare de son (court) passage à la tête de Renault aura été le découpage du groupe en plusieurs filiales et co-entreprises. L'expérience de 120 ans de Renault sur les moteurs thermiques (et celle acquise sur les moteurs hybrides ces dernières vingt années) a été sortie du groupe au travers de la création de la co-entreprise Horse (avec le constructeur chinois Geely et le pétrolier saoudien Aramco). Or, depuis quelques mois, l'hybride revient en force : la possibilité que de telles technologies passent la barrière européenne de 2035 (qui devait être fatidique pour les motorisations thermiques et hybrides) est réelle. La présentation en grande pompe par Horse d'un nouveau concept de moteur hybride Range-Extender (Future Hybrid Concept) au salon 2025 de Shanghai en est une illustration. Pour un site comme Lardy qui se trouvera dans quelques mois avec une activité quasi-exclusivement Electrique, c'est particulièrement inquiétant.

Quant à la création de la filiale Ampere, voilà ce qu'on peut en dire actuellement un peu moins de 2 ans après sa création :

- Toutes les justifications qui avaient été données à l'époque sont tombées à l'eau : le succès fulgurant de « pure-players » (c'est-à-dire les constructeurs qui se sont lancés directement dans le 100% Electrique) comme Vinfast, Rivian, Lucid, Aways (spécifiquement cités dans le dossier de création d'Ampere remis aux élus du personnel) ne s'est pas confirmé ; les objectifs d'électrification totale des constructeurs comme Stellantis, Ford, Hyundai, Honda, Volvo, Daimler ont été repoussés de plusieurs années ; les filiales 100% Electriques des constructeurs qui ont séparé activités thermiques et électriques sont en difficulté (« Ford Model e » a annoncé 5 milliards \$ de pertes en 2024, Polestar – filiale de Volvo – une perte de 323 millions \$).
- La tentative de mise en bourse d'Ampere, qui devait rapporter des milliards € de capitalisation boursière, a été annulée et les investisseurs comme Nissan, Mitsubishi et Qualcomm se sont dédités de leur engagement à rentrer dans son capital.
- Sur le terrain, on nous dit qu'Ampere ne peut pas investir tout ce qu'il faudrait car les ventes de 2024 n'ont pas été au niveau attendu.

Un succès, vraiment ? En tout cas, L. de Meo ne sera plus chez Renault quand le réel bilan devra en être tiré. Sa stratégie, c'est finalement d'avoir sorti du groupe l'expérience cumulée de milliers de travailleurs sur le thermique et l'hybride et de faire peser sur les travailleurs d'aujourd'hui tous les risques d'un passage à l'électrique dont personne ne connaît finalement la vitesse.

C'est sûrement quelque chose de merveilleux pour les actionnaires mais pourquoi devrions-nous, en tant que salariés, pleurer le départ d'un mercenaire qui se met au service de grandes fortunes pour restructurer les entreprises dont il prend la tête (même s'il le fait avec un grand sourire et une tape dans le dos) ?



Depuis, son arrivée en juillet 2020, plus de 8000 emplois Renault Group en France ont été détruits, soit 18% de l'effectif.

Nous n'oublions pas la décision brutale de fin du moteur de F1 qui a provoqué dégoût et colère à Viry-Châtillon, le lâchage de la fonderie de Bretagne, la suppression d'un tiers des effectifs de Lardy depuis son arrivée chez Renault et les conséquences désastreuses des décisions financières de Renault sur de nombreux fournisseurs !

Détruire des vies pour faire des profits, c'est non !

Avant que l'actualité de Renault se concentre sur le départ de son Directeur Général, une information surprenante avait défrayé la chronique : Renault aurait comme projet de construire des drones militaires en Ukraine. La presse y est allée de ses hypothèses : il s'agirait d'apporter l'expertise industrielle du constructeur pour produire en masse des drones tels que ceux qui ont servi à l'Ukraine pour mener ses attaques sur le territoire russe. En réalité, le projet est tout autre. Comme le révèle le site Capital.fr (voir ci-contre), il ne s'agirait pas de petits drones électriques mais de drones de large envergure et à longue distance. Et ils pourraient bien disposer... d'un moteur Diesel ! Et c'est bien pour cela que Renault aurait été sollicité, plusieurs CUET de l'usine Cléon ont même révélé qu'il s'agirait de moteurs dérivés du M9R et produits à Cléon.



L'information selon laquelle Renault allait être impliqué dans la construction d'engins de mort a choqué bien des salariés. Et ce sera d'autant plus le cas si des parties importantes de ces drones étaient fabriquées ici !

Mais ce n'est pas tout : ce projet de drones n'est qu'une partie d'un plan plus complet. Il s'agit en fait d'une tentative pour Renault de s'ouvrir « *de nouveaux domaines pour ramener du chiffre d'affaires d'ici 2030* ». Il y aurait ainsi d'autres projets envisagés, comme du transport de troupe mais aussi des véhicules qui pourraient disposer de moteurs hybrides impliquant, pour la partie électrique, des activités sur le site de Lardy.

Plusieurs salariés ont exprimé leur mécontentement lorsque la presse a révélé que Renault était le constructeur automobile impliqué dans le projet de drones annoncé par le Ministre des Armées le 6 juin dernier : « *je n'ai pas signé pour ça* », cette phrase est revenue plusieurs fois dans les conversations.

Comme on le voit, c'est un nouveau marché que Renault veut s'ouvrir alors que la marche à la guerre prend chaque jour de l'ampleur. Les zones de conflit se multiplient, tous les États se militarisent à outrance. Les populations de Gaza, d'Ukraine, d'Iran, de Russie, d'Israël mais aussi d'Inde et du Pakistan en subissent des conséquences atroces. Mais ce qui intéresse les industriels, c'est la manne financière qui se déverse dans le secteur militaire, voir encart ci-dessus.

Le secteur de l'auto est en « crise » ? Qu'il se réoriente vers le militaire !

Le projet de Renault n'est pas unique dans le domaine de l'automobile. Au salon du Bourget, MBDA a annoncé un partenariat avec un équipementier automobile pour produire en grande quantité des missiles à bas coût. La fonderie de Bretagne a été réorientée vers la production d'obus.

Dans un article de Libération du 6 mars 2025, le ministre de l'Industrie M. Ferracci avait voulu rassurer les constructeurs automobiles, qui craignaient que les 800 milliards € du plan européen de réarmement se fassent au détriment du plan de soutien à l'automobile : « *le plan de soutien à l'acier bénéficiera autant à l'automobile qu'à la défense* » et que « *les sous-traitants et constructeurs automobiles peuvent même participer à la filière de la défense* ».

Les ventes de voitures sont faibles parce que les prix ont flambé (afin d'augmenter les marges !) et la solution serait de fabriquer des engins de mort pour récupérer des milliards de subventions ?

Il y a donc de fortes probabilités que certains des projets envisagés par Renault débouchent sur une réelle production. La question que se posent bon nombre de salariés sur leur éventuelle implication est parfaitement légitime : cela pose la question générale de qui décide de ce que l'on produit, pour quoi et comment. La CGT est opposée à cette orientation de Renault dans le domaine militaire et exige que la direction informe tous les salariés qui pourraient être amenés à travailler sur ces projets et leur permette de refuser d'y participer, sans aucune conséquence pour eux.

Chambardement des compteurs congés au 1^{er} juillet

Suite à la signature par la CFE-CGC, la CFDT et FO du Nouveau Contrat Social, des changements vont avoir lieu sur les compteurs de congés entre le 30 juin et le 1^{er} juillet 2025.

Au 30 juin, le compteur CTI sera écrêté à 15 jours : les jours au-delà basculeront dans le CTE. Le 1^{er} juillet, le CTE va disparaître et les jours de ce compteur seront basculés à hauteur de 10 jours dans un nouveau compteur (« CTI Transitoire » qui sera actif jusqu'au 31 décembre 2027, les jours étant ensuite supprimés) et le surplus dans le Compteur Transitoire (utilisable sans limite dans le temps). Pour ceux qui auraient un CTE négatif, les jours seront enlevés du CTI. Pour les salariés en temps partiel qui auraient un CTE inférieur à -2 jours, le CTE sera remis à -2 jours (pour les 2 et 3 janvier 2025 imposés en CTE).

A partir de juillet 2025, le compteur CTI sera plafonné à 15 jours. Un contrôle sur le compteur serait fait le 15 de chaque mois mais nous n'avons pas de précision officielle sur la « mécanique » précise de ce « plafonnement » à quelques semaines de son application !

Nous rappelons que le nouvel accord ne prévoit que la bascule de 5 jours de Congés Principaux en fin d'année dans le CTI (tant qu'il reste inférieur à 15 jours...), les autres jours de congés principaux et les congés d'ancienneté non pris (sauf bonus ancienneté) seront supprimés. Pour les congés, il faut donc poser en priorité les jours d'ancienneté et pour le CTI, s'assurer de ne pas approcher des 15 jours plafonnés afin de ne pas perdre de jours de RTT. Pour nous, c'est clair, cet accord est donc bien une remise en cause des 35h !

Contact : cgt.lardy@renault.com / Facebook : [CGT.RENAULT.LARDY91](https://www.facebook.com/CGT.RENAULT.LARDY91)

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