

# Audition de la CGT Renault à l'Assemblée nationale

25 Mars 2025

la  
cgt  
Renault

# **SOMMAIRE**

**1 : COORDINATION CGT RENAULT**

**2 : CGT RENAULT LARDY**

**3 : CGT ELECTRICITY (DOUAI - MAUBEUGE)**

**4 : CGT RENAULT CLÉON**

**5 : CGT RENAULT SANDOUVILLE**

**6 : CGT SOVAB BATILLY**

## 1: Introduction thomas Ouvrard (coordination CGT Renault )

**Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les députés,** En premier lieu, je tiens à vous remercier de nous avoir accordé ces quelques heures. Cela nous permet, en tant qu'élus CGT du Groupe Renault, de vous présenter notre analyse ainsi que l'état de nos activités sur les différents sites du groupe, ce que mes camarades vous expliqueront tout à l'heure. J'aimerais tout d'abord aborder un point qui me semble important. Il fait suite à l'audition de M. Luca De Meo, Directeur général du Groupe Renault, qui a eu lieu le mardi 4 février 2025.

En effet, M. De Meo a abordé certains sujets et affirmé des choses qui sont absolument fausses. Je me permets donc de rétablir la vérité devant vous aujourd'hui.

Tout d'abord, M. De Meo a annoncé la création de 8 000 emplois au cours des deux dernières années, ce qui est faux, car ces emplois ont en réalité été créés sur les dix dernières années. En revanche, ce qu'il a oublié de dire – ou bien s'en est-il caché – c'est que, sur cette même période, plus de 15 000 postes ont été supprimés dans l'ensemble du Groupe Renault, dans le cadre de différentes restructurations en France. Veuillez croire que ce bilan interroge.

D'autre part, la direction du Groupe Renault a établi des accords de compétitivité successifs au fil des décennies, qui ont largement contribué à la baisse des effectifs et à l'érosion des droits des ouvriers et des techniciens. Désormais, ce sont les cadres qui en font les frais.

Le dernier accord en date ne vise pas seulement à réorganiser le travail, mais à accélérer le développement des véhicules au détriment des conditions de travail. Pour justifier ce nouvel accord de compétitivité, la direction du Groupe Renault agite la menace des constructeur Chinois, nous serions, selon elle, au pied du mur, contraints de choisir entre un effort supplémentaire des salariés ou un effondrement face à cette concurrence.

Mais permettez-moi de revenir là-dessus. N'est-ce pas ces mêmes personnes qui, pendant des années, ont délocalisé en Chine notre outil de travail ? N'est-ce pas ces mêmes personnes qui ont laissé exploiter nos brevets et tout notre savoir-faire français ? Et ces mêmes personnes, aujourd'hui, nous disent que l'industrie chinoise est dangereuse et nous demandent, à nous salariés, d'en payer les frais.

**Mais Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les députés** le fait le plus ironique dans cette histoire c'est qu'aujourd'hui ces mêmes personnes ont décidé d'arrêter le développement de la future Twingo qui était développée sur le site d'ingénierie à Guyancourt en France et tout sa pourquoi, pour aller la faire développer chez un prestataire en Chine.

Donc la seule chose que l'on peut dire à ces gens-là aujourd'hui c'est : arrêtez de tendre le bâton pour vous faire battre et arrêtez de mentir à vos salariés.

J'aimerais également revenir sur les propos de M. De Meo concernant les semaines de 70 voire 80 heures qu'il prétend effectuer. Il faut savoir que les salariés du Groupe Renault, eux aussi, font de nombreuses heures chaque semaine, et pas forcément dans les mêmes conditions que M. De Meo. Car, bien entendu, il est plus facile d'affirmer que l'on peut travailler 70 heures par semaine lorsque l'on dispose d'une voiture avec chauffeur et que l'on est reçu comme un prince à chaque déplacement à travers le monde. Les véritables travailleurs et travailleuses, ceux qui se lèvent tous les matins à 3 ou 4 heures pour aller produire des véhicules sur les chaînes, souvent dans des conditions de travail plus que limites, ou encore les techniciens et ingénieurs qui ne comptent plus leurs heures pour boucler les projets en cours, sans oublier ceux qui effectuent des heures supplémentaires chaque mois pour améliorer leur pouvoir d'achat, eux, ne se plaignent pas.

M. De Meo dit aussi que, depuis son arrivée dans le Groupe Renault, il a créé, avec ses équipes, de la valeur pour l'entreprise. Mais je tiens à rappeler et à rectifier que la véritable valeur créée dans l'entreprise provient des travailleuses et travailleurs qui participent chaque jour à faire grandir le groupe et qui génèrent une réelle valeur, et non pas d'une poignée de personnes ayant pris des décisions.

Depuis la crise du Covid, nous entendons parler de réindustrialisation. Il y a eu une prise de conscience sur la nécessité de préserver nos capacités de production, de relocaliser des industries essentielles et de ne plus dépendre excessivement de fournisseurs étrangers. Renault, fleuron historique de notre industrie automobile, devrait être un acteur majeur de cette réindustrialisation. Or, que constatons-nous ? Loin de renforcer notre souveraineté industrielle, l'entreprise semble se désengager du territoire national.

Prenons l'exemple de la production en France. En 2024, l'usine Toyota d'Onnaing, qui produit les Yaris et Yaris Cross, a sorti 279 613 véhicules particuliers. Pendant ce temps, Renault, sur son site de Douai, n'a produit que 89 930 véhicules, répartis entre le Scénic E-Tech, la Mégane E-Tech et la R5. Lorsque l'on additionne la production de véhicules particuliers de Douai à celle des véhicules utilitaires et utilitaires légers des usines de Sandouville, Maubeuge et Sovab, on atteint environ 400 000 unités, tous modèles confondus. Or, Luca de Meo prétend faire passer cette capacité de production de 400 000 à 800 000 véhicules. Un objectif irréaliste, puisque l'ensemble des constructeurs français réunis n'a produit qu'1,34 million de véhicules en 2024.

Pendant ce temps, alors que les sites de Sovab et Sandouville sont ceux qui ont le plus produit de véhicules chez Renault en 2024, ils viennent pourtant de supprimer 1 000 postes d'intérimaires. Cette incohérence révèle une stratégie où la flexibilité précarise les salariés plutôt que de consolider l'outil industriel.

Si Renault prétend vouloir renforcer son ancrage industriel en France, ses décisions vont pourtant à l'encontre de cette ambition. L'exemple de la Fonderie de Bretagne (FdB) en est l'illustration flagrante. Renault a annoncé son refus de poursuivre sa collaboration avec la Fonderie, compromettant ainsi un projet de reprise soutenu par l'État et les collectivités à hauteur de 16 millions d'euros. Cette décision met en péril l'avenir du site et de ses salariés. Le 12 mars 2025, le tribunal de commerce de Rennes a examiné la proposition de reprise d'Eurolasma, prolongeant la période d'observation. Si ce projet aboutit, la Fonderie pourrait se reconvertir dans la production de corps d'obus, mais seulement 240 emplois seraient maintenus.

Le plus inacceptable dans cette affaire, c'est que Renault n'a pas hésité à se désengager de la Fonderie de Bretagne pour délocaliser sa production. Cette stratégie de court terme, dictée par des impératifs de compétitivité, illustre une fois de plus le double discours du groupe : alors qu'il revendique un engagement pour l'industrie française, il saborde un outil industriel, au mépris des salariés et des enjeux de souveraineté. Si la reprise par Eurolasma échoue, Renault portera l'entière responsabilité de la disparition de ce site stratégique.

Dans le même temps, la direction de Renault s'obstine à produire des SUV électriques, comme le Scénic ou la Mégane, un choix dicté par la recherche de marges élevées plutôt que par une véritable stratégie industrielle cohérente. Pourtant, cette orientation présente plusieurs limites évidentes. Ces véhicules, par leur poids important, nécessitent des batteries plus imposantes, ce qui augmente leur consommation énergétique et réduit leur efficacité globale. Cette inflation technologique a aussi un coût : en misant sur la montée en gamme et des batteries de grande capacité, Renault fait exploser les coûts de production et de vente, rendant ces modèles inaccessibles pour une grande partie des consommateurs.

Au-delà du simple enjeu économique, cette stratégie place Renault dans une impasse. En privilégiant des modèles de plus en plus chers et imposants, le groupe se coupe d'une large partie de sa clientèle historique et prend le risque de voir ses ventes s'effondrer. Pendant ce temps, des constructeurs comme MG ou BYD investissent massivement sur des véhicules plus abordables et mieux adaptés aux attentes des automobilistes, gagnant rapidement des parts de marché.

La CGT du Groupe Renault et la fédération de la métallurgie CGT défendent depuis longtemps un projet industriel alternatif, prônant la création d'un petit véhicule électrique du segment B ou B1, produit en France et abordable. Mais au lieu d'investir dans un modèle qui garantirait à la fois l'accessibilité aux consommateurs et la souveraineté industrielle, la direction de Renault préfère privilégier la rentabilité immédiate au détriment des emplois, des savoir-faire et de la cohérence industrielle.

Cette orientation pose une question essentielle : Renault veut-il encore être un constructeur généraliste capable d'équiper toute la population, ou se résigne-t-il à devenir une marque élitiste ? Nous devons nous interroger collectivement : voulons-nous une industrie automobile française forte, capable d'innover et de produire en France, ou acceptons-nous de devenir une simple filiale d'un modèle industriel dicté par des intérêts étrangers ?

**Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les Députés, l'heure n'est plus aux discours sur la réindustrialisation. L'heure est aux actes. Renault comme d'autres grands groupes, doit être mis face à ses responsabilités. La compétitivité ne peut pas être une excuse pour délocaliser et affaiblir notre souveraineté industrielle.**

# La réalité de la « transition » électrique dans l'ingénierie Renault *Exemple du site de Lardy*

## Site Renault-Ampere de Lardy



**Centre d'ingénierie centré sur le développement et les essais Moteurs mais comportant également des activités sur Véhicules (dont crash-tests et pistes)**

### **Impact du démantèlement de Renault :**

**Depuis 2025, près de 100% de l'activité « Moteur » est électrique : batteries, électronique de puissance et moteurs électriques.**

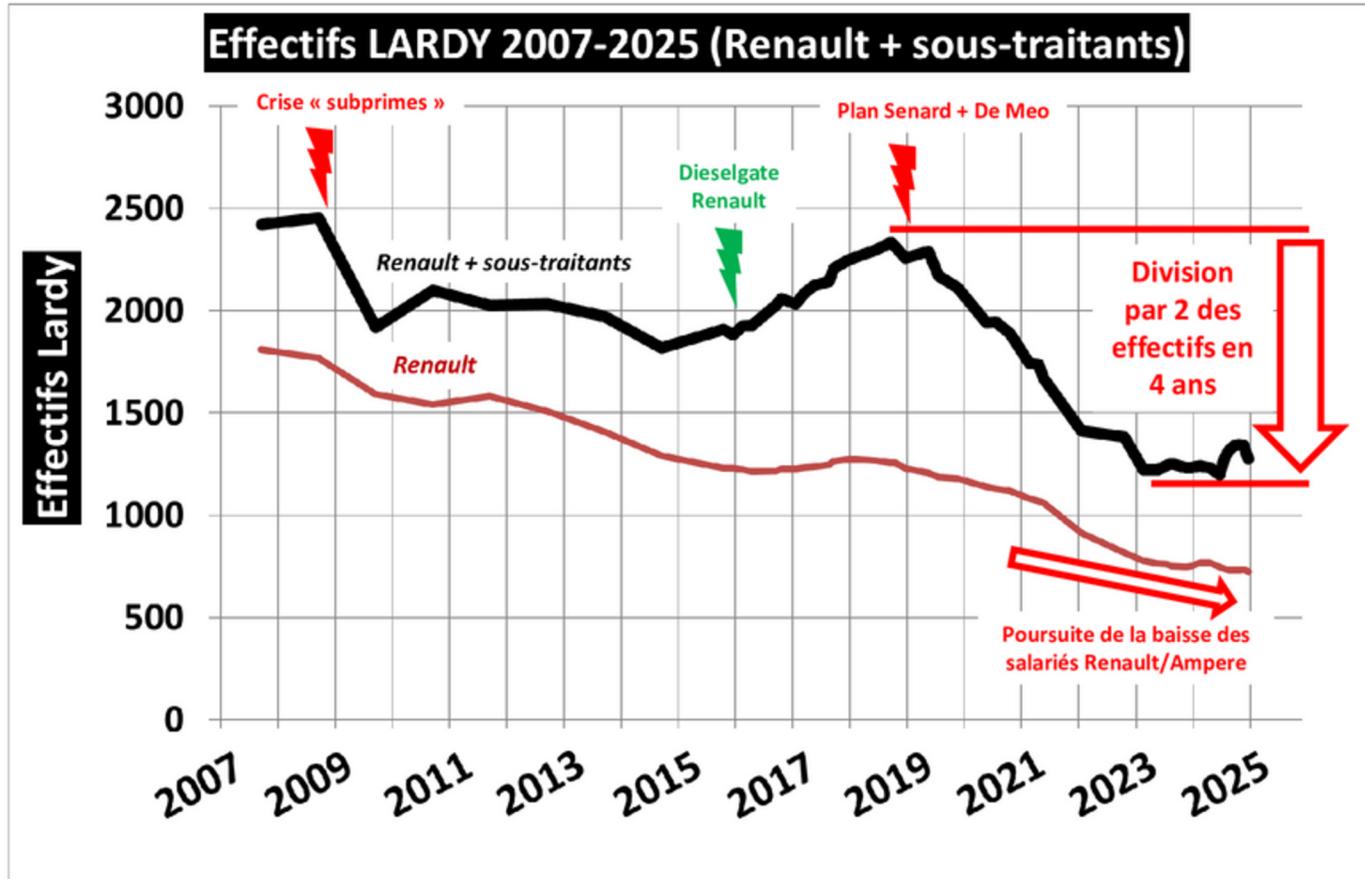
**La quasi-totalité des activités « Moteurs Thermiques et Hybrides » a été délocalisée en Roumanie et en Espagne en 3 ans (vers Horse) dans le cadre du découpage de Renault en une multitude de filiales ou co-entreprises.**



**Autres centres d'ingénierie Renault en France : Technocentre (78), Villiers-St-Frédéric (78) et Aubevoye (27)**

# Evolution des effectifs Lardy

**La CGT Lardy** : syndicat de site pour tous les salariés du CTL  
RENAULT – PRESTATAIRES – INTERIMAIRES – APR – ETAM – CADRES.



**Les crises du capital conduisent à des suppressions d'emplois massives.**

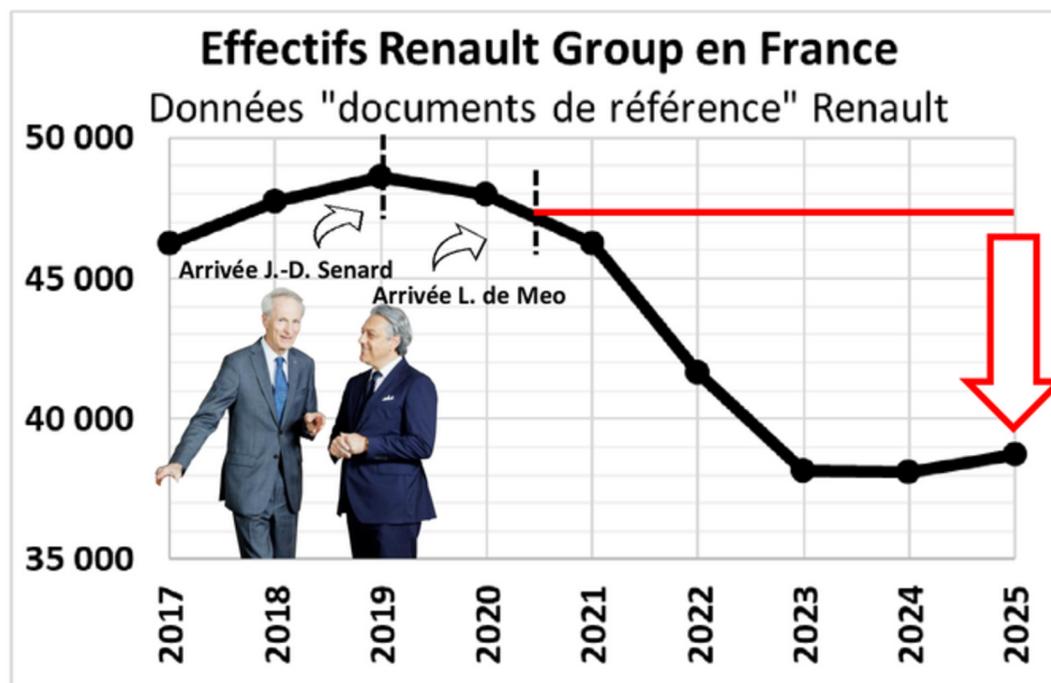
**Le travail pour réduire l'impact de l'automobile sur l'environnement crée des emplois !**

## Retour sur l'évolution de l'emploi en France / Déclarations L. de Meo

Déclaration  
L. de Meo  
devant les  
députés le 4  
février 2025



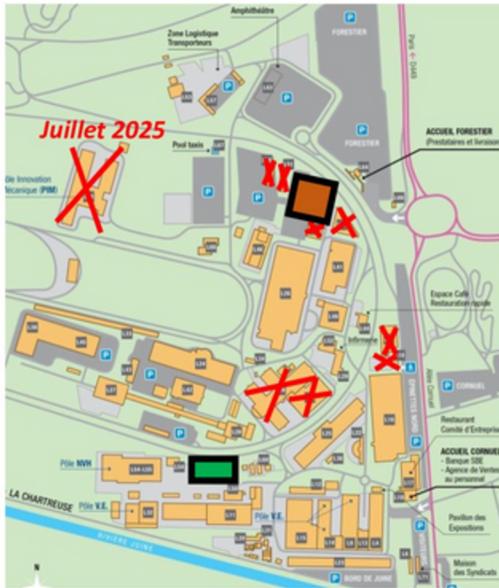
« Pour **Renault**, moi, j'ai pris mes responsabilités. Avec mon équipe, nous avons **créé 8 000 postes de travail en France** dans les deux dernières années ».



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

# Investissements

**Alors que l'automobile connaît une transformation technologique inédite dans son histoire, le plan drastique d'économies chez Renault laisse un manque de 18 millions € sur le site de Lardy.**

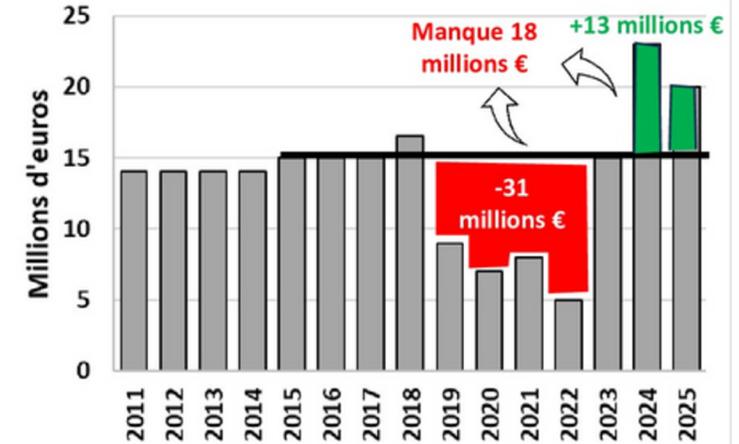


## Conséquence :

**La reconversion du site n'est que partielle.**

**Plusieurs bâtiments fermés ou détruits**

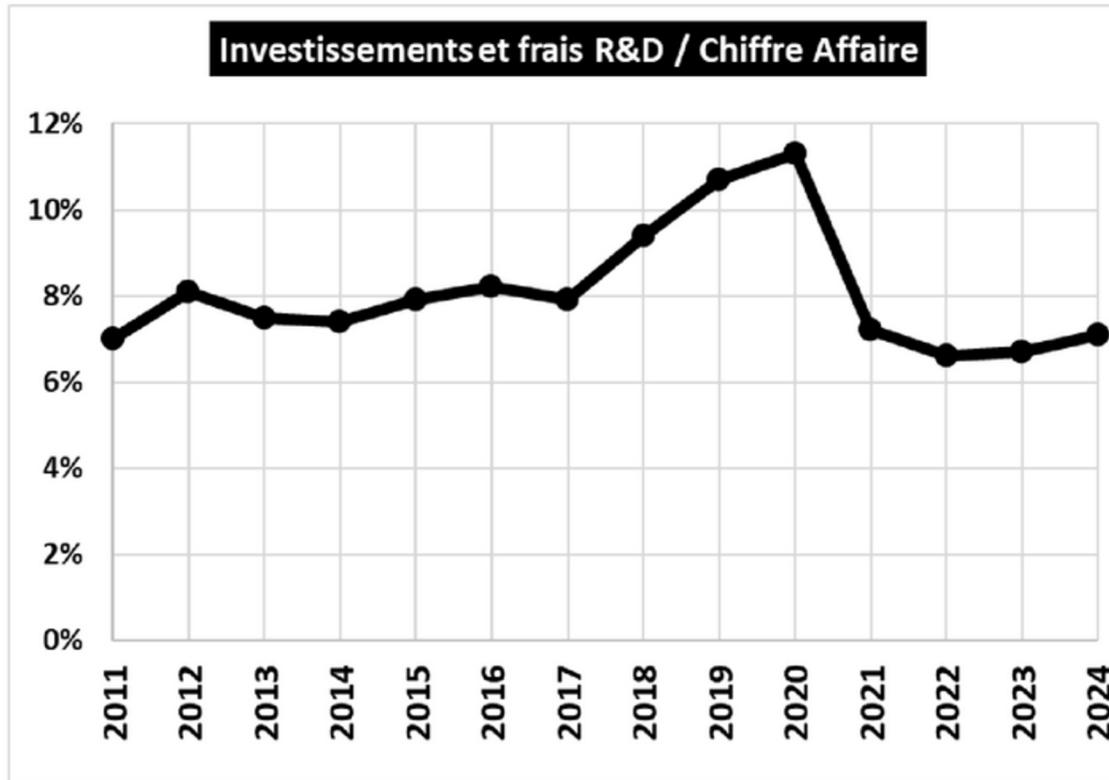
## Investissements Lardy



**Seul investissement d'ampleur : Construction d'un laboratoire de chimie des batteries (qui entraînera le transfert de 15 salariés du Technocentre +2 ou 3 embauches au max.)**



# Investissements globaux chez Renault



Alors que l'automobile est face à une transformation historique, les investissements et frais de R&D chez Renault sont à un **niveau historiquement bas** du fait des exigences financières à court-terme fixées par les actionnaires.

**Les salariés étouffent sous ces contraintes, tout comme l'innovation !**

# Stratégie de développement et d'innovation

**Au lieu de mettre les moyens pour développer et innover en interne, Renault choisit souvent d'externaliser :**

- **Vers des start-up comme Whylot (moteur électrique) ou Verkor (batterie)**
- **Vers des co-entreprises comme Hyvia (avec Plug Power) ou Flexis (avec Volvo)**
- **Vers des entreprises prestataires comme pour le développement de la future Twingo Electrique par la société d'ingénierie chinoise « Launch Design » qui sera pilotée par la nouvelle structure Renault à Shangäi (ACDC)**

***Développée en Chine, la Twingo serait produite en Sloveie en 2026, les promesses de 100% Made in France n'auront duré qu'une année...***

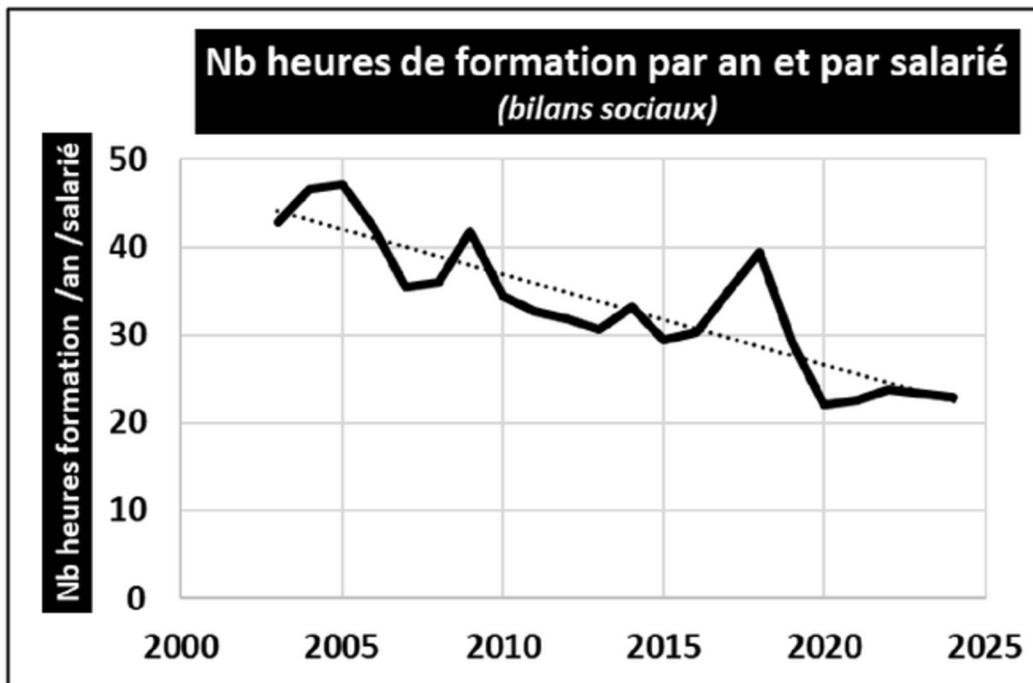


## Publicité Renault 2022

d'ici 2025, nos véhicules électriques\*  
seront tous produits en France dans nos manufactures Electricity  
de Douai, Maubeuge et Ruitz

\*véhicules particuliers et petits utilitaires commercialisés en Europe

## Reconversion des salariés et conditions de travail



Données Lardy puis salariés Ampere SAS en 2024

**Encore une fois, face à une transformation historique des compétences, les salariés de Renault-Ampere sont 2 fois moins formés qu'il y a 20 ans !**

**En l'absence d'un plan de reconversion global, les salariés sont trop souvent livrés à eux-mêmes lors de leur passage à l'électrique, formés « sur le tas » par leurs collègues surchargés de travail !**

# Reconversion des salariés et conditions de travail

**Sous la pression de menace de délocalisation de nouvelles activités en Chine, la direction de Renault a imposé fin 2024 un « Nouveau Contrat Social » pour :**

- **Faire plus travailler les cadres** : suppression de 3 jours de congé/RTT par an  
*(pour certains salariés, c'est +2,5% de temps de travail en plus sur l'année)*
- **Flexibiliser le travail** : **travail imposé le samedi** pour les cadres, possibilité de **travail le dimanche** chez Ampere Software&Technology  
*(les durées de projet toujours plus courtes ne pourront être réalisées qu'en travaillant le week-end dans un secteur de R&D !)*
- **Pouvoir supprimer des emplois secteur par secteur au travers de plans de Ruptures Conventionnelles Collectives « agiles et rapides »**



**Renault : Suppression de trois jours de congé, restriction du télétravail... Les cadres amenés à travailler davantage**

ACCORD - Le groupe Renault a annoncé jeudi avoir signé un accord avec deux syndicats sur trois pour gagner en productivité, la direction proposant en échange, entre autres, des mesures de retraite progressive

# Renault fait reposer les incertitudes du marché automobile sur les salariés !

**« UNE STRATÉGIE INCOMPRÉHENSIBLE ET BRUTALE » : À LA SOVAB, RENAULT VIRE 705 POSTES INTÉRIMAIRES**

La direction de l'usine Sovab de Meurthe-et-Moselle a annoncé mettre fin aux contrats de 705 intérimaires, invoquant le mauvais lancement du modèle Renault Master IV. D'autres y voient une stratégie du constructeur pour réclamer à l'Europe plus de flexibilité sur les normes environnementales.

SOCIAL ET ÉCONOMIE 5 min Publié le 5 mars 2025

**Suppression de 1000 postes d'intérimaires à Batilly et Sandouville sous prétexte de baisse de la production des Véhicules Utilitaires et de la réglementation CAFE 2025.**

**Début février 2025, la direction chiffrait l'impact de réglementation CAFE 2025 à -1% de marge opérationnelle, soit 500 millions d'euros.**

2025 financial outlook

Operating margin

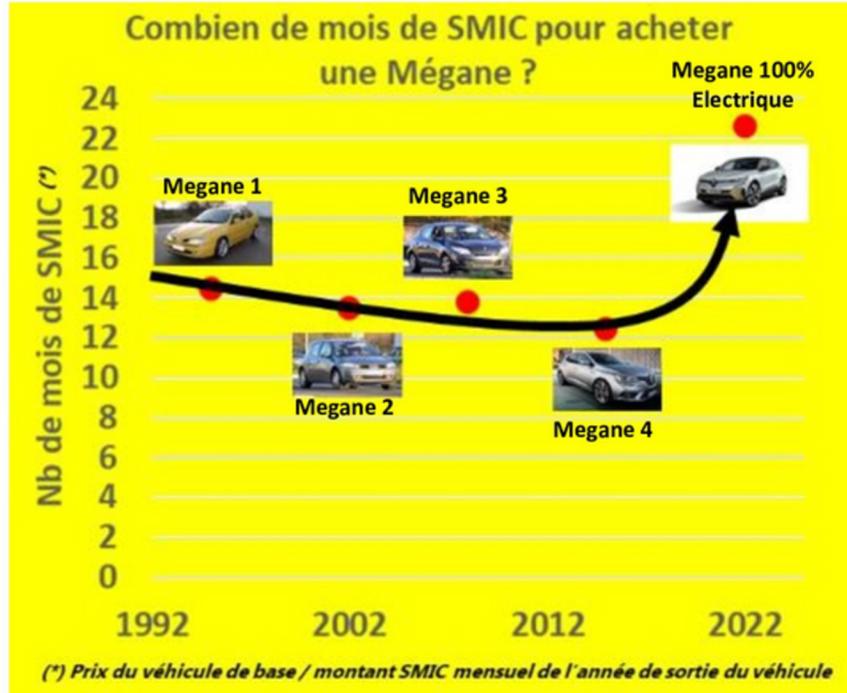
≥ 7%

including -1 point of estimated CAFE negative impact

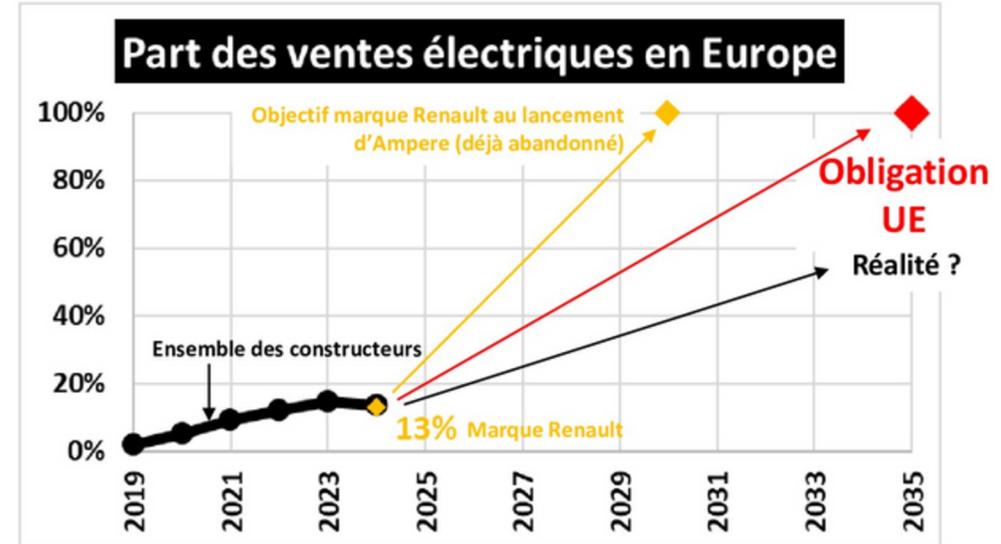
**Les menaces sur les emplois à Batilly et Sandouville ont servi à Renault de moyen de pression sur l'Etat et l'Union Européenne. Par ce biais, Renault et les autres constructeurs européens ont obtenu le report de la réglementation à 2027.**

**Mais les salariés intérimaires vont quand même perdre leur poste. Et que vont devenir les 500 millions d'euros supplémentaires qui garniront les comptes de Renault ?**

# Renault fait reposer les incertitudes du marché automobile sur les salariés !



**Le prix des véhicules électriques les rend inabordables** à la majorité de la population



**Fortes incertitudes sur les ventes électriques d'ici 2035. Renault ne met pas tous ses œufs dans le même panier mais fait reposer tous les risques sur les salariés (Ampere 100% Elec, Horse 100% Thermique-Hybride) !**

## De l'argent, il y en a.

2 années historiques de résultats financiers (marge opérationnelle > 7,5%)

1,368 milliard € versés directement aux actionnaires en 2023/24

Le salaire de L. de Meo en pleine explosion (6 siècles de SMIC touchés en 2024)

Les 10 plus hauts salaires chez Renault ont augmenté de +44%/an depuis 2009

**Les salariés (tout comme l'innovation) étouffent sous les contraintes financières de course au profit.**

**On nous demande de travailler plus, avec toujours moins de moyens, de personnel et de formation.**

**Nous voulons travailler tous et mieux.**

**Nous demandons un plan d'urgence d'embauches, d'investissements et de formation.**

# Annexe : le salaire de L. de Meo

Le 17 mars 2025

Capital

## Renault : la rémunération de son patron Luca de Meo a plus que doublé en un an !

Temps de lecture : 2 min

**12,86 millions €  
en 2024  
(6 siècles de SMIC !!!)  
+132% en 1 an !!!**



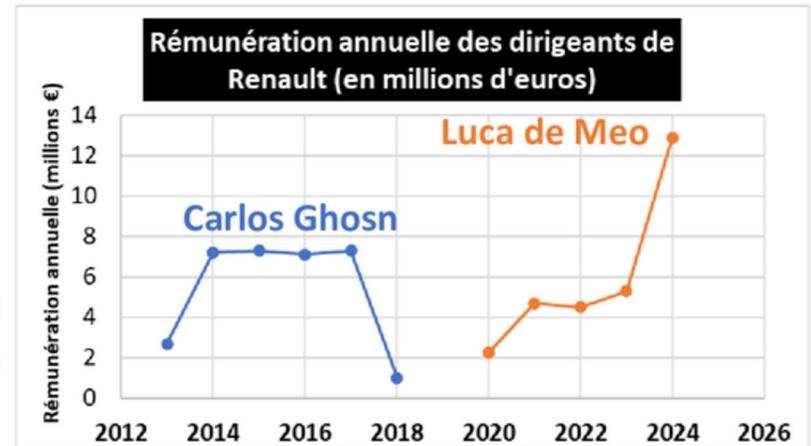
**L. de Meo a déjà dépassé C. Ghosn  
et réclame encore plus tous les  
ans...**

### Extrait document de référence Renault 2024

Évolution de la rémunération du Directeur général \*



\* Afin de faciliter la comparabilité des éléments de la rémunération du Directeur général, le plan exceptionnel de rémunération long terme « Plan Renault » n'est pas intégré dans les graphiques ci-dessus portant sur les composantes récurrentes de rémunération attribuées sur une base annuelle. En effet, le Plan Renault a été attribué exclusivement en 2024 à l'occasion du renouvellement du mandat du Directeur général. Les 153 430 actions de performance attribuées par le Conseil d'administration du 16 mai 2024 dans le cadre de ce plan ont une valeur IFRS de 4 370 223 euros.



# La CGT

Ampère ElectriCity

Maubeuge



# La CGT

## Ampère ElectriCity Maubeuge

Bonjour à toutes et à tous, Merci à vous de nous recevoir aujourd'hui. Je m'appelle Jérôme Delvaux, je suis Délégué syndical Groupe Adjoint Renault pour la CGT et je représente Ampère ElectriCity Maubeuge où je suis salarié depuis plus de 25 ans.

Pour celles et ceux qui ne connaissent pas forcément ce site de production de véhicules, je vais vous le présenter en quelques mots avant de vous expliquer les conditions dans lesquelles les salariés d'une entreprise comme la nôtre mais comme bien d'autres sites dans le Groupe Renault vivent au quotidien.

Pour la petite histoire,

En 1969 : création de l'usine de Maubeuge par la Société des Usines Chausson (SUC), avec deux unités de fabrication (emboutissage et tôlerie).

- 1971 : création de la société Chausson Carrosserie, détenue à 52 % par la SUC, 24 % par Renault et 24 % par Peugeot. Construction de trois nouvelles unités de production : peinture, montage et finition.
- 1972 : sortie des chaînes de la première voiture (Renault 17).
- 1976 : intégration des unités d'emboutissage et de tôlerie à Chausson carrosserie.
- 1977 : rachat des parts de Peugeot et de la SUC dans Chausson carrosserie par Renault, qui détient 99,9 % du capital.

- 1981 : Chausson carrosserie devient MCA (Maubeuge Construction Automobile).
  - 1993 : lancement d'un plan de redéploiement industriel afin d'industrialiser Kangoo à MCA.
  - 1997 : intégration de MCA à la Division des Véhicules Utilitaires (DVU). Début de la production de Kangoo et Kangoo Express.
  - 2013 : 5 millions de véhicules sont sortis de chaîne (11 septembre).
  - 2020 : mai 2020, Renault décide d'un plan d'économie en voulant entre autre, fermer le site de Maubeuge (à l'époque, site de référence du groupe en termes de performance).
- 2021 : Création de Renault ElectriCity avec les sites de Maubeuge, Douai et STA. 2023 : Création d'Ampère ElectriCity

Voici en quelques lignes des dates qui ont marqué jusqu'à aujourd'hui notre entreprise.

Je vais maintenant rentrer un peu plus en détail sur l'évolution des effectifs sur notre site avec l'évolution des volumes produits sur quelques années.

En 2017, l'usine de Maubeuge fabriquait 164240 avec un effectif de 1643 cdi +cdd et une moyenne de 336 précaires, en 2018 on fabriquait 158506 avec comme effectif 1679 cdi + cdd et 545 précaires, en 2019 on fabriquait 149740 avec comme effectif 1767 cdi+cdd et 513 précaires, en 2020 on fabriquait 102337 véhicules avec 1758 cdi+cdd et 818 précaires (période COVID), en 2021 on fabriquait 63922 avec 1708 cdi+cdd et 1333 précaires (COVID), en 2024 on a fabriqué 126201 avec 1847 cdi+cdd et 831 précaires.

2020 a été une année très particulière pour tout le monde avec la COVID mais encore plus pour les salariés de l'usine de Maubeuge qui par la presse (comme bien souvent) apprenait un plan d'économie chez Renault qui avait décidé de se séparer de l'usine de Maubeuge. Ce fut l'incompréhension totale pour les salariés et une catastrophe pour notre territoire de Sambre-avesnois déjà bien marqué par un taux de chômage élevé.

Les salariés très attachés à leur entreprise ainsi que les politiques du territoire se sont unis pour organiser une manifestation d'ampleur en 72h pour dire non à la fermeture de notre entreprise.

Cette manifestation avait réuni environ 8000 personnes venant de tout horizon, c'est vous dire l'attache et le besoin

que notre territoire a et compte sur cette entreprise.

Comment comprendre que 6 mois auparavant, Mr Jean-Dominique Sénard était venu rencontrer les syndicalistes de Maubeuge et avait dit : « ***s'il y a bien un site dans le groupe qui n'a rien à craindre, c'est bien Maubeuge avec la performance que vous produisez chaque année. Vous êtes l'usine modèle du groupe.*** » **Que de belles paroles !!** La semaine suivante cette manifestation, syndicalistes, élus du territoire, dirigeants de Renault avons été reçu à Bercy par Mr Bruno Lemaire pour échanger sur cette situation et trouver des solutions. Comme je l'ai dit précédemment, nous étions en période COVID et Renault avait demandé **un prêt garanti d'aide à hauteur de 5 milliards d'euros pour permettre à Renault de s'en sortir.**

Chacun a pu s'exprimer, nous syndicalistes de l'usine étions déterminés à repartir de Bercy avec de bonnes nouvelles pour les travailleurs et surtout comprendre pourquoi Renault voulait rayer Maubeuge de la carte.

A travers les différents échanges, **nous avons bien compris que des dirigeants qui n'avaient pour certains jamais mis les pieds à Maubeuge, qui ne connaissaient Maubeuge que de par leurs petits bureaux Parisiens ne pensaient qu'à faire des économies et que médiatiquement il était plus facile de fermer une usine filiale de Renault qu'un site Renault.**

Nous sommes sortis de ces débats avec une lueur d'espoir pour notre site puisque **le gouvernement avait conditionné le prêt des 5 milliards à Renault à condition que MCA soit intégré dans la nouvelle organisation Renault.**

Quelques jours sont passés et c'est alors que 2 responsables de Renault ont souhaité me rencontrer avec le secrétaire du comité d'entreprise de l'époque.

**Cette rencontre s'est faite sur une aire de repos, oui vous avez bien entendu sur une aire de repos.**

**C'est alors que les 2 personnes mandatés par Renault pour nous rencontrer, nous ont annoncé qu'ils avaient mandat de Mr Sénard pour écrire une nouvelle histoire et partir d'une feuille blanche pour écrire l'histoire avec Maubeuge et Douai.**

De tous ces échanges, il a été créé **Renault ElectriCity** composé des sites de Maubeuge et Douai qui devait être **le pôle d'excellence des véhicules électriques chez Renault** avec ensuite l'intégration du site de STA basé à Ruitz. Je dis bien « qui devait être le pôle d'excellence » puisque vous verrez dans la présentation de mes collègues que ce n'est plus le cas aujourd'hui et que certains véhicules électriques seront fabriqués à l'étranger.

Avec la création de Renault ElectriCity, les sites de Maubeuge et Douai devaient uniquement fabriquer tous les véhicules électriques pour Renault ...

**Pourquoi la nouvelle Twingo n'est pas fabriquée dans le pôle d'excellence ?**

Aujourd'hui sur le site de Douai la production est dédiée à 100% pour l'électrique.

Par contre pas à Maubeuge, car si nous serions un site de production 100% électrique actuellement nous n'aurions pas de quoi faire vivre les salariés de Maubeuge car le Kangoo électrique est victime comme toutes les ventes de véhicules électrique sous drapeau européen... Les véhicules électriques sous drapeau européen ne se vendent pas suffisamment pour permettre de pérenniser les sites de productions de voitures électriques à moyen termes malheureusement.

Pour le site de Maubeuge, **nous sommes spécialisés sur le petit véhicule utilitaire** que tout le monde connaît « **le KANGOO** », qui est aussi en version particulier, mais aussi **CROSS-BADGER Mercedes et Nissan** et nous devons maintenant nous habituer avec le véhicule particulier puisque nous allons fabriquer la nouvelle 4L tout électrique.

Beaucoup d'inquiétudes sont présentes au quotidien dans la tête des salariés pour le futur.

Actuellement à Maubeuge, nous continuons de fabriquer le **KANGOO thermique et bien heureusement puisque c'est ce véhicule qui nous permet de SURVIVRE...**

**Qu'en sera-t-il si nous devons fabriquer que de l'électrique ?**

**Les volumes de KANGOO électrique sont faibles** et ne permettraient pas de faire tourner le site, nous connaîtrions d'énormes périodes de chômage et forcément de la casse sociale sur les emplois.

Nous sommes dans l'inconnu sur les volumes de la 4L qui sortira à l'été.

**Toutes ces informations pour vous dire notre immense inquiétude sur l'emploi, les volumes de véhicules à produire étant mis régulièrement en concurrence avec d'autres sites étrangers du groupe.**

Quelques illustrations de la bataille de 2020 pour sauver notre entreprise MCA avec  
plus de 8000 personnes  
(Maubeuge Construction Automobile)







Page 1 : effectif intérimaire

Page 2 et 3 : courbe effectif CDI

Page 4 et 5 : tract CFDT et info SUD

Page 6 : répartition organe par clients

Page 7 à 14 : production moteur électrique et thermique depuis 2021

Page 15 : moteur E-tech Cacia

Page 16 et 17 : coupe volume moteur M

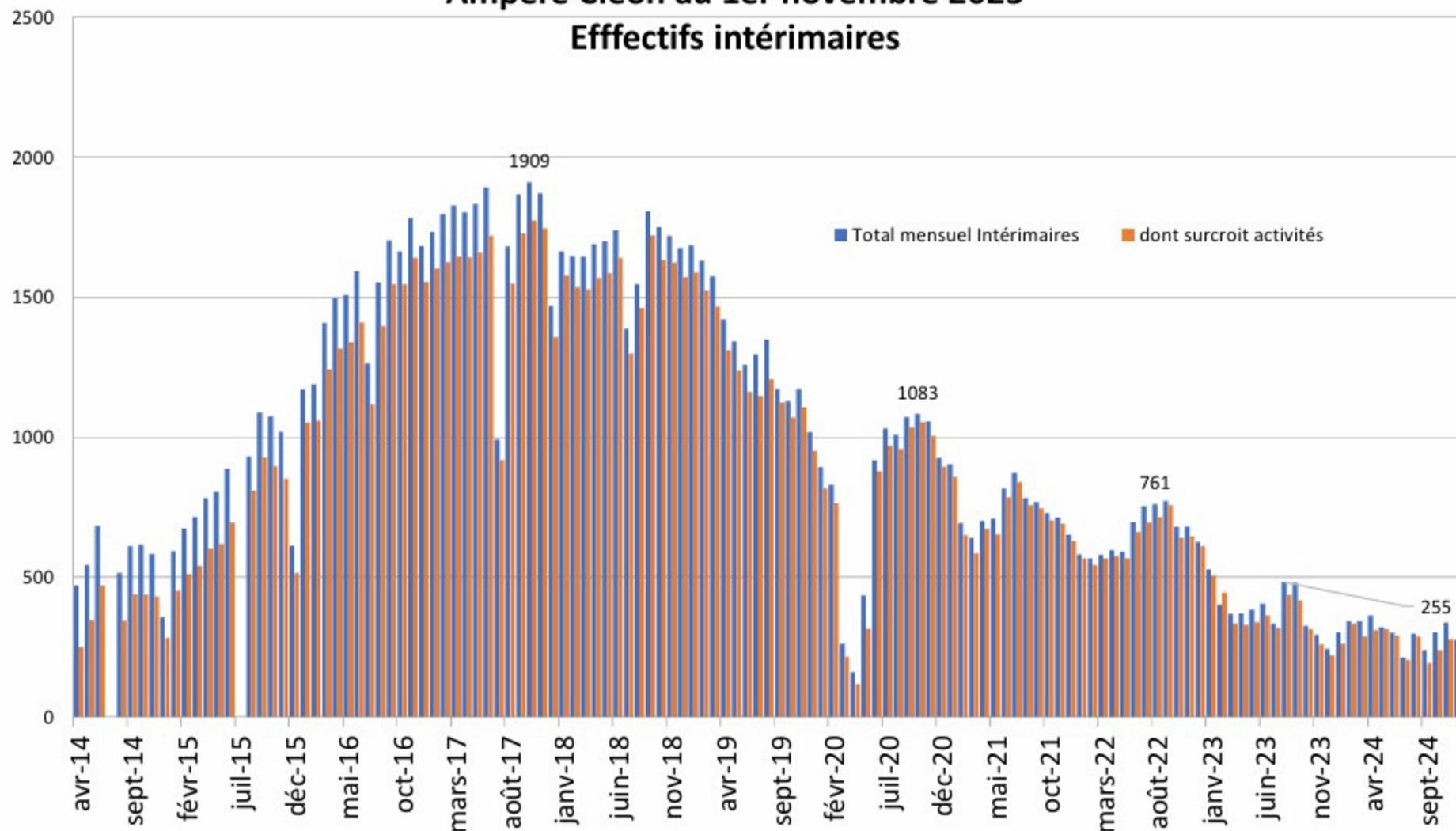
Page 18 et 19 : nouveau moteur Valeo

Page 20 : Info FO nouveau moteur Valeo

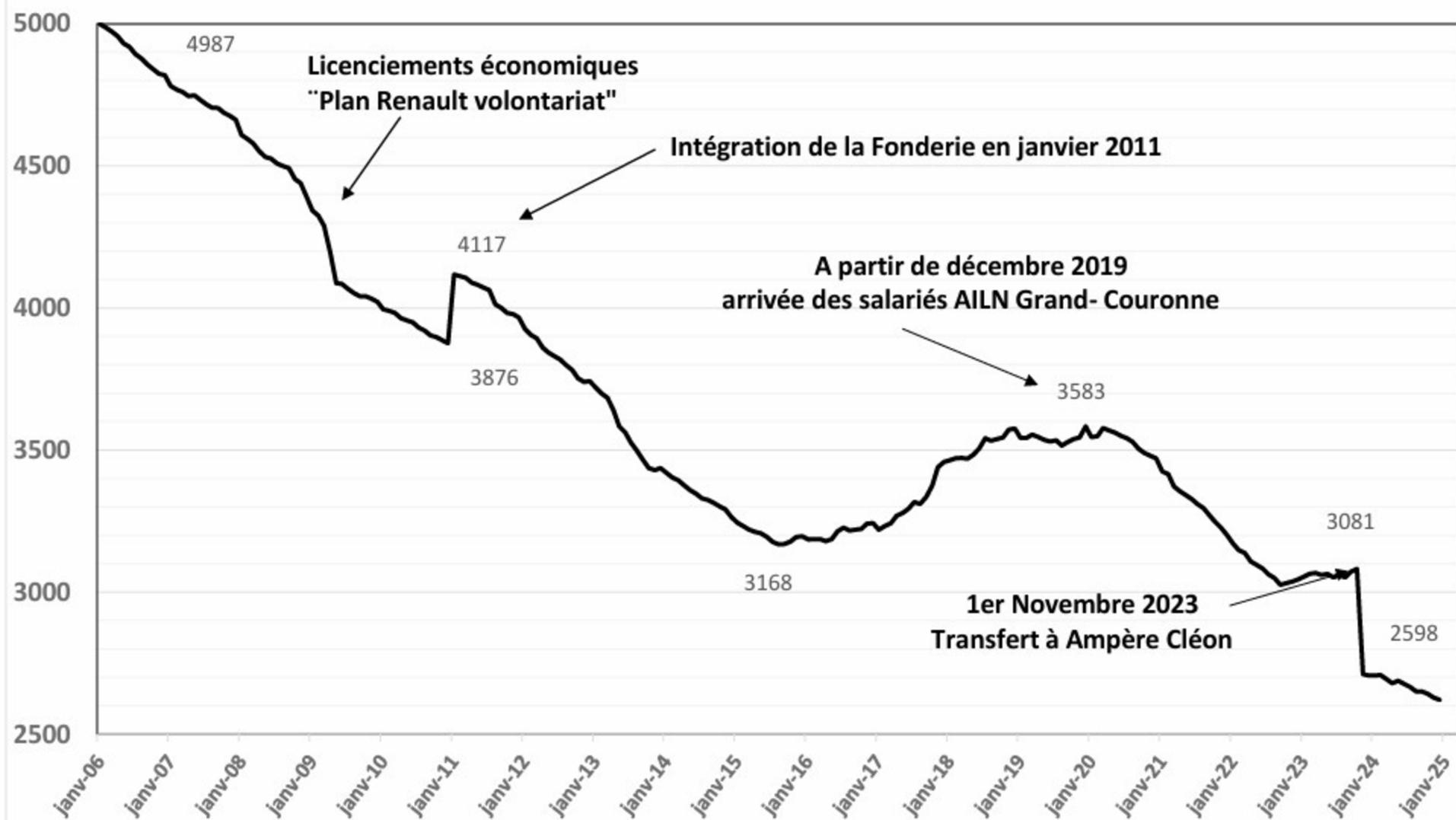
Page 21 à 26 : document sur moteur SHANGAIN E-drive pour gamme Renault, Dacia et Flexivan

## Renault Cléon jusqu'en octobre 2023 Ampère Cléon au 1er novembre 2023

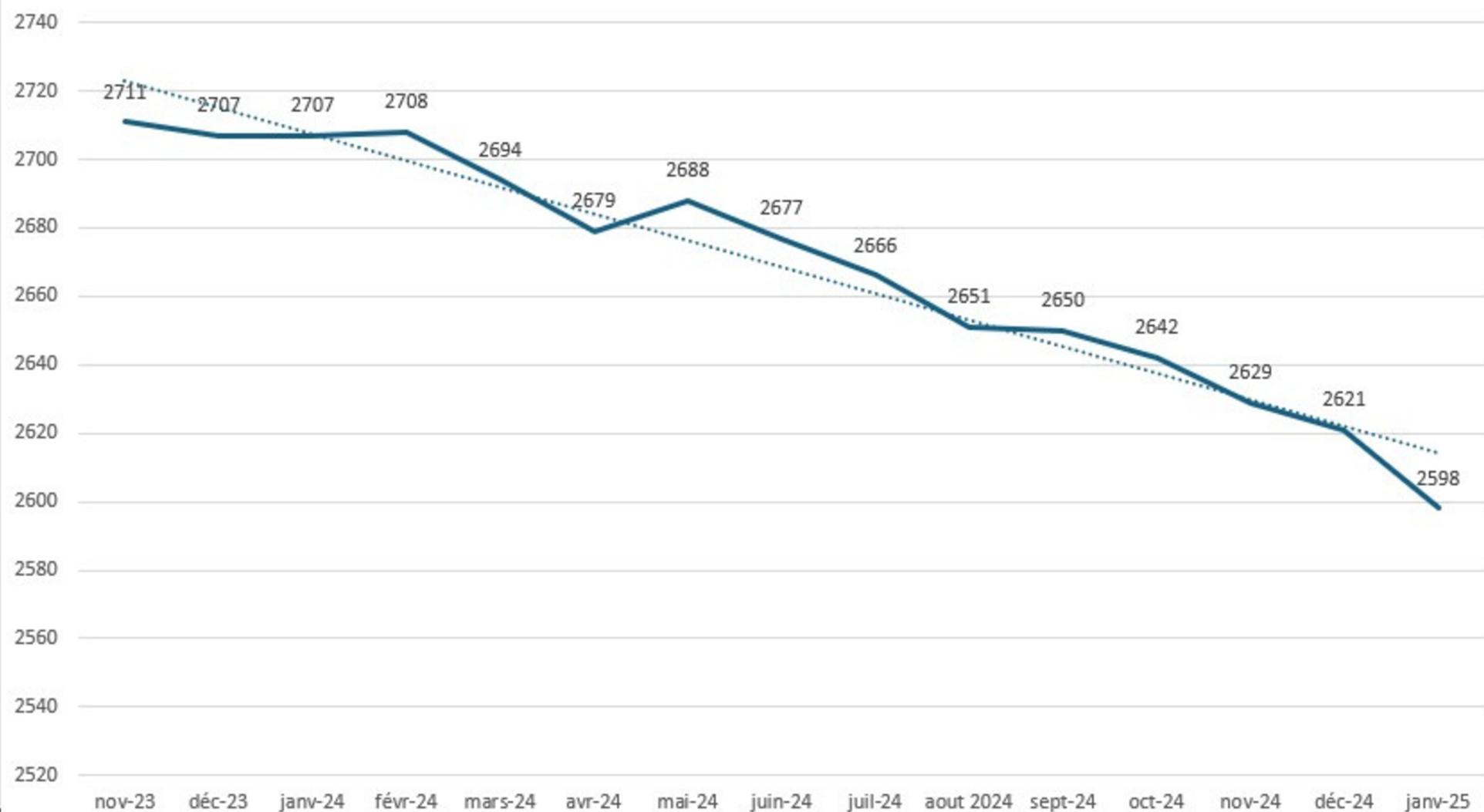
### Effectifs intérimaires



RENAULT Cléon , AMPERE Cléon  
Evolution des effectifs en Contrat à Durée indéterminée en activité depuis 2006



## Effectifs CDI depuis le 1er novembre 2023





Section Cfdt Ampère Cléon  
Syndicat Métaux 76 R.H.E.D

cfdt.cleon@ampere.cars  
Site Facebook: Cfdt Renault Cléon

## FLASH INFO CFDT SUITE AU CSE DE FEVRIER 2025

### ACTIVITÉ : PLUSIEURS MOTIFS D'INQUIÉTUDE POUR LES TRAVAILLEURS ...

#### Renault Sandouville

##### Baisse de la Production !

Passage de 620 à 465 Véhicules / Jour !  
Fin de contrat pour 300 Intérimaires !

Quel Impact pour Ampère Cléon ?

#### SOVAB Batilly

##### Baisse de la Production !

Passage de 720 à 440 Véhicules / Jour !  
Fin de contrat pour 737 Intérimaires !

Quel Impact pour Ampère Cléon ?

#### Un Moteur Chinois pour la R5

On nous annonce que le moteur électrique de la 3<sup>ème</sup> version de la R5 (entrée de gamme) sera fabriqué en Chine (moteur « Shangai ») !

Quel Impact pour Ampère Cléon ?

#### Doutes sur le Projet E7A ...

La Cfdt émet des doutes sur la concrétisation du projet E7A pour le site de Cléon ! Ce projet associait Renault & Valéo.

Aurons-nous réellement les activités d'assemblage promises lors du CSE de septembre 2024 ?

Pour rappel, le nombre d'intérimaires sur notre site cléonnais a été divisé par 6 sur ces 8 dernières années et ce, sans augmentation du nombre de CDI ! A ce stade, et au regard de ces divers constats, on peut clairement dire que nous sommes face à **une situation préoccupante sur le plan économique et social !** Quel avenir industriel pour les travailleurs cléonnais ?

### LES TRAVAILLEURS ONT FROID DANS LES ATELIERS !!!

Question Cfdt : Les travailleurs ont froid dans les ateliers ! Force est de constater que la gestion des températures est mal maîtrisée, notamment en début de semaine ! Que comptez-vous mettre en place pour corriger cela ? Pour rappel, **un environnement de travail est considéré comme froid lorsque la température est inférieure à 18°C !**



Sud Ampère Cléon

7 h · 🌐



Moteurs Chinois pour la R5 et 4L , arrêt du DB35 , baisse de cadences de Sandouville donc effets aussi sur Cléon , un 5DH régulièrement en CTE . Fonderie, usinage , assemblage tout le monde est impacté.

Niveau social on a toujours la tribu des " c'est pas nous" qui signe des NAO au rabais.

C'est pour quand les vraies bonnes nouvelles !!!

Exemple aux carters Flex , à la fin du mois l'équivalent de 2 lignes s'arrêtent et ce n'est pas terminé.

On entend parler d'un projet mais qui n'a rien de transcendant en termes de volumes.

Y a t'il une volonté de pérenniser l'emploi à Cleon par la direction et par le groupe ?

Le Made in France vas rapidement battre de l'aile avec si peu de perspectives.



## Boîte de vitesses P



Dpt contributeurs\* : FUA, BV

Assemblée au Bâtiment F

CARACTÉRISTIQUES :

Manuelle - 6 vitesses - Traction  
Couple : de 300 à 400 N.m  
Poids : 57 kg



SITES CLIENTS :

USINES DE BATILLY   ,  
SANDOUVILLE   , CURITIBA 

EXEMPLES DE VÉHICULES CLIENTS :

Master



Trafic



## Moteur M9



Dpt contributeurs\* : Thermique, BV

Assemblé au Bâtiment K

CARACTÉRISTIQUES :

2.0L ou 2.3L  
Puissance : de 77 à 140 kW - de 104 à 190 Cv  
Couple : de 300 à 450 N.m  
Poids : 219,5 kg (M9R)



SITES CLIENTS :

USINES DE BATILLY   ,  
SANDOUVILLE   , CURITIBA   
CORDOBA 

Assemblé au Bâtiment F

CARACTÉRISTIQUES :

Puissance : de 35 à 50 kW - de 47 à 67 Cv  
Couple : de 205 N.m  
Poids : 30,7 kg



SITE CLIENT :  
USINE DE SEVILLE 

EXEMPLES DE VÉHICULES CLIENTS :

Austral



Captur



Arkana

## Moteur 5AX



Dpt contributeurs\* : FUA, BV, GMPE

Assemblé au Bâtiment G

CARACTÉRISTIQUES :

Puissance maxi : 90 kW - 122 Cv  
Couple : de 160 à 245 N.m  
Poids : 135 kg



SITES CLIENTS :

MANUFACTURE DE MAUBEUGE (Electricity)    ,  
USINES DE SANDOUVILLE    , BATILLY   

EXEMPLES DE VÉHICULES CLIENTS :



Master Electric



Trafic Electric



Kangoo Van Electric

## Moteur 6AM



Dpt contributeurs\* : BV, GMPE

Assemblé au Bâtiment G

CARACTÉRISTIQUES :

Puissance maxi : 160 kW - 220 Cv  
Couple : de 250 à 300 N.m  
Poids : 91,5 kg



SITES CLIENTS :

MANUFACTURE DE DOUAI (Electricity)    , USINE DE BATILLY  

EXEMPLES DE VÉHICULES CLIENTS :



Scenic E-TECH Electric



Megane E-TECH Electric

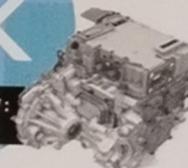


Alpine A290



Master Electric

## Moteur 6AK



Dpt contributeurs\* : FUA, BV, GMPE

Assemblé au Bâtiment G

CARACTÉRISTIQUES :

Puissance : 110 kW - 150 Cv  
Couple : 245 N.m  
Poids : 78 kg



SITE CLIENT :  
MANUFACTURE DE DOUAI (Electricity)  

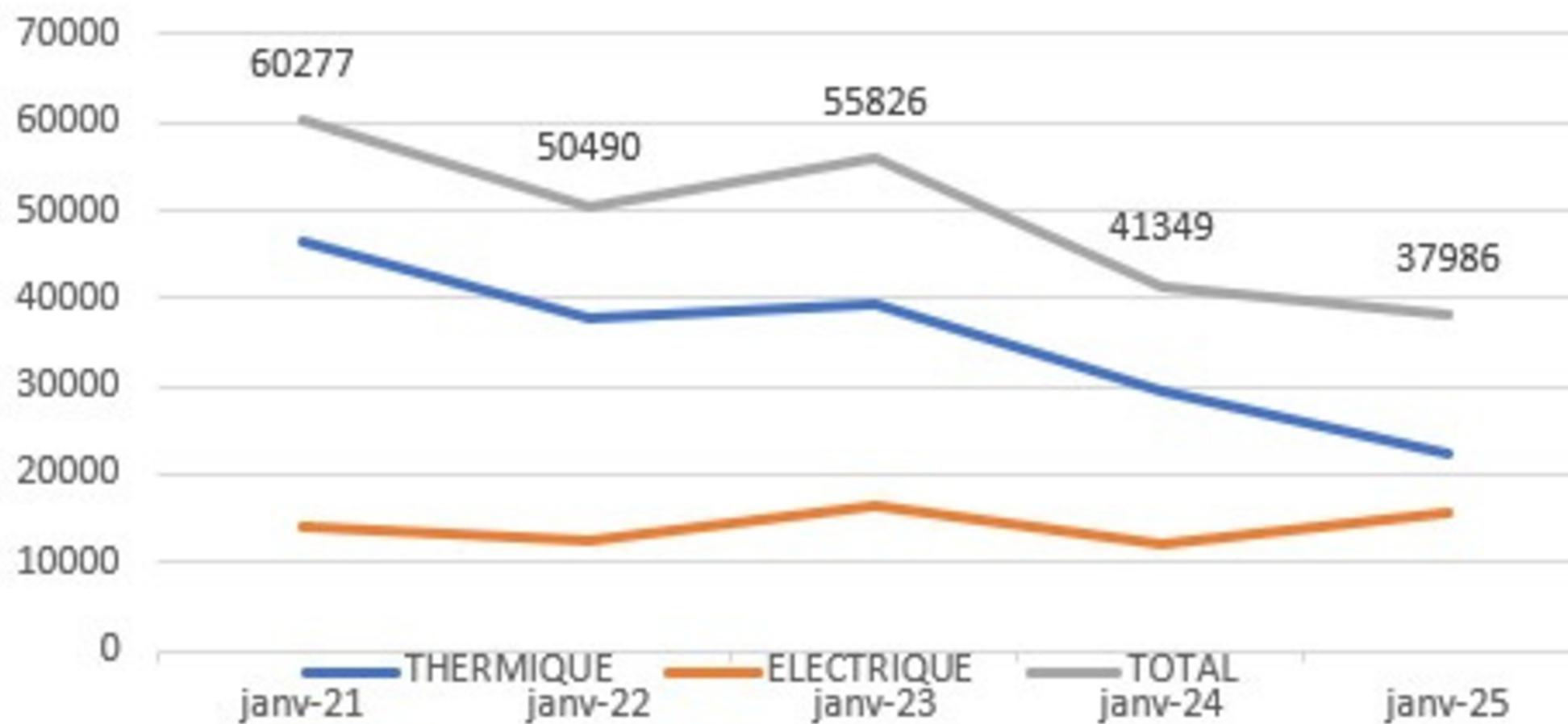
EXEMPLE DE VÉHICULE CLIENT :

Renault 5 E-Tech Electric

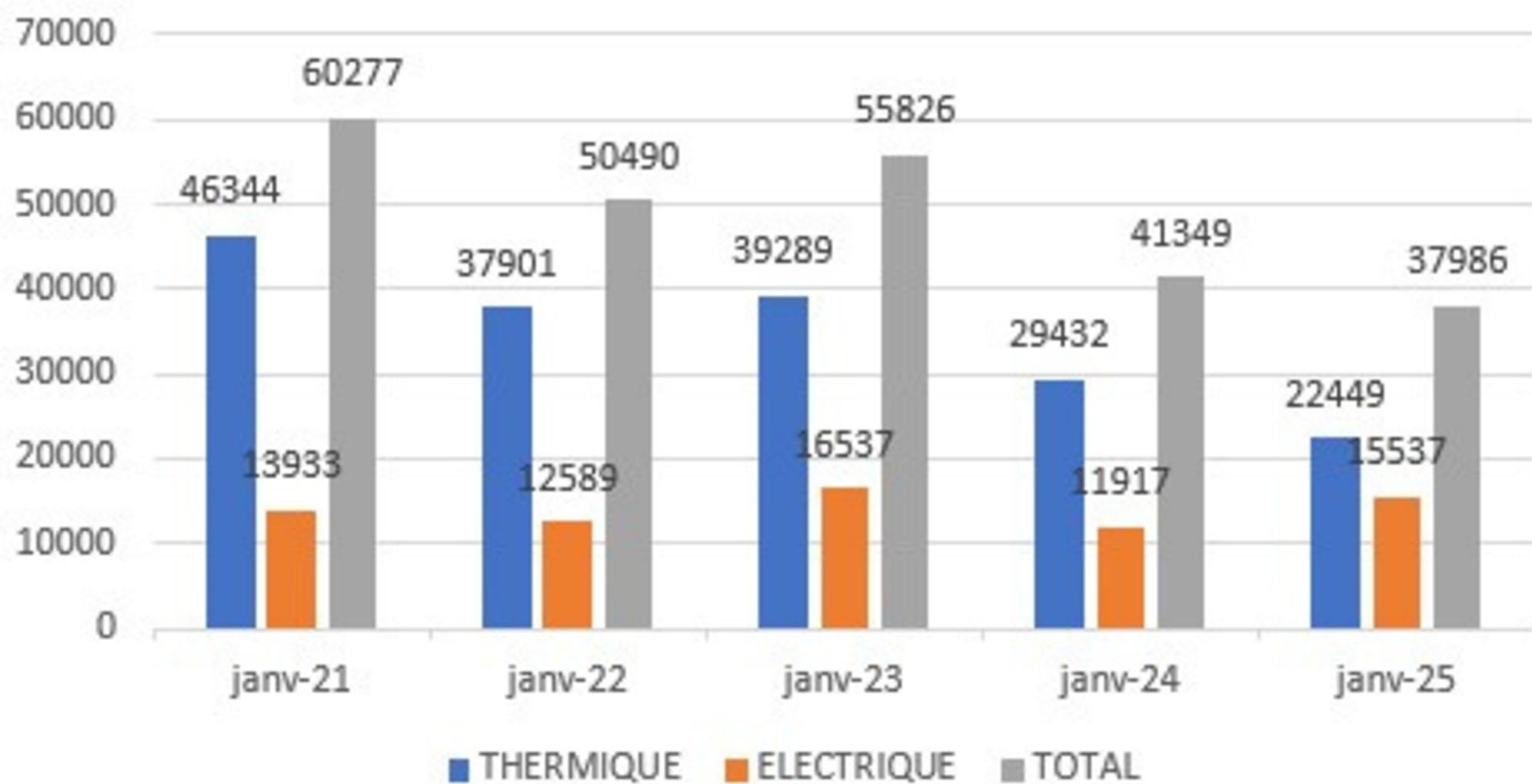


ET BIEN D'AUTRES PROJETS INNOVANTS À SUIVRE PROCHAINEMENT ...

## TOTAL ORGANE MOTEUR



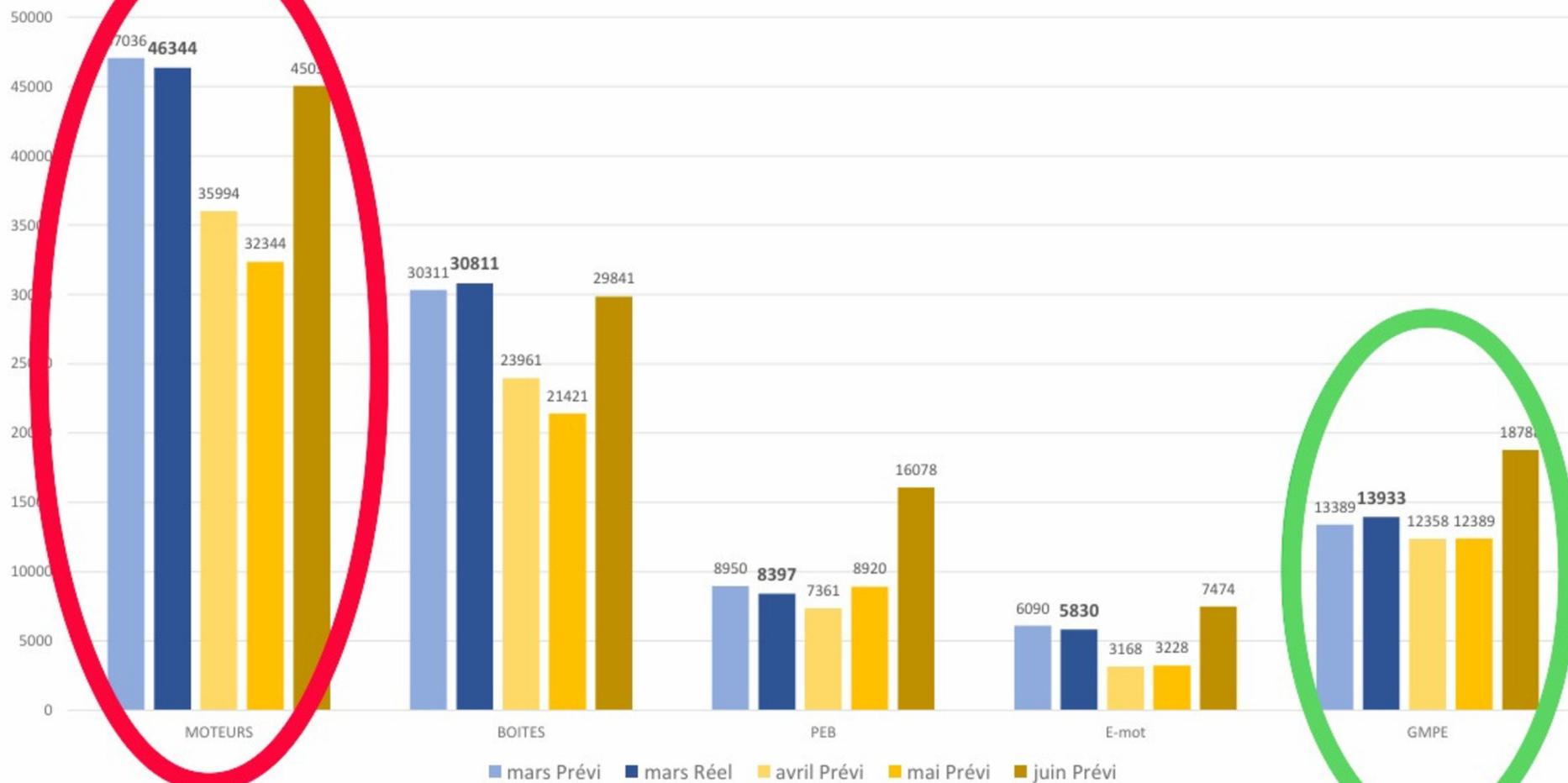
## NOMBRE DE MOTEUR



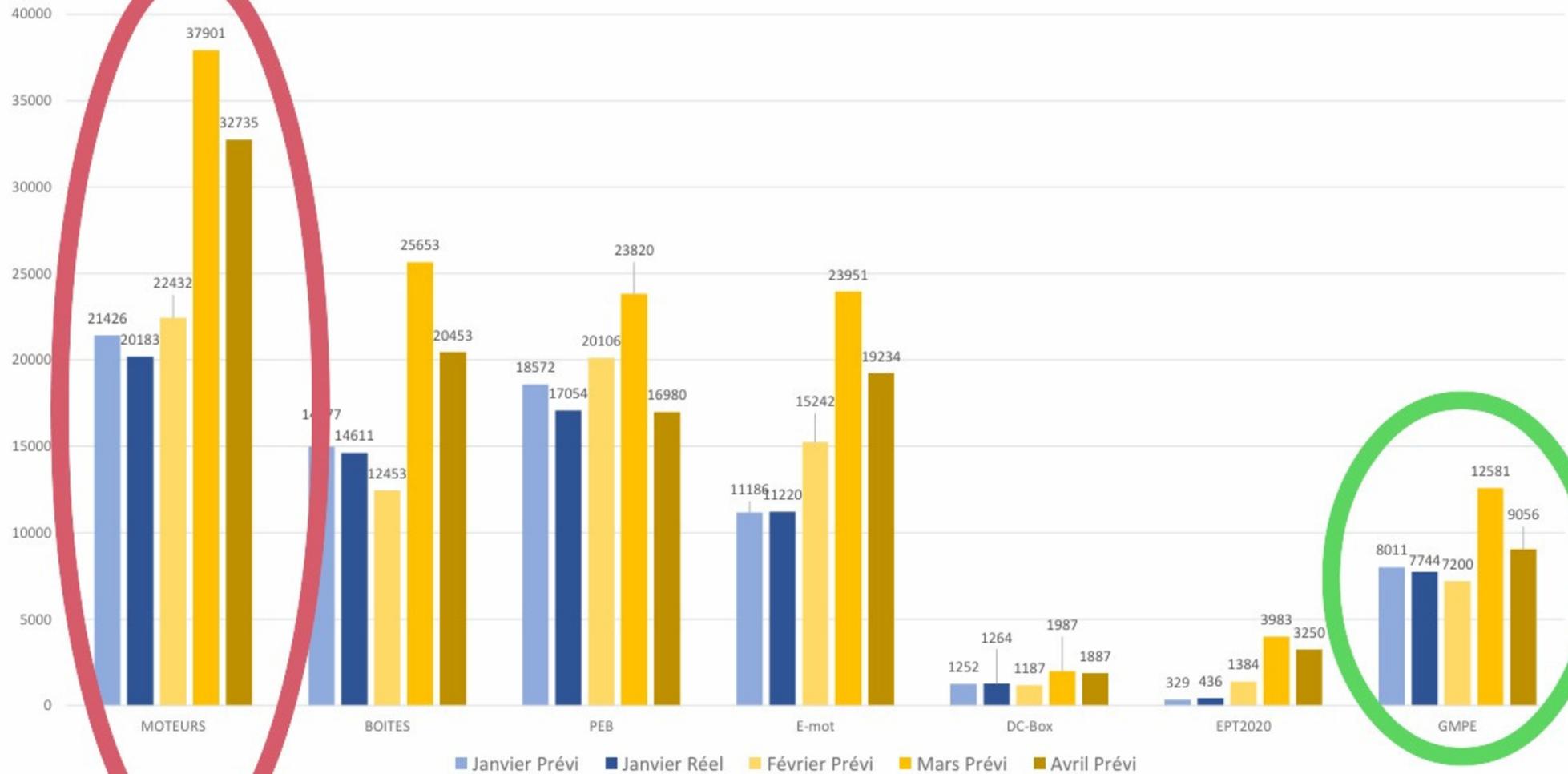
# NOMBRE DE MOTEUR



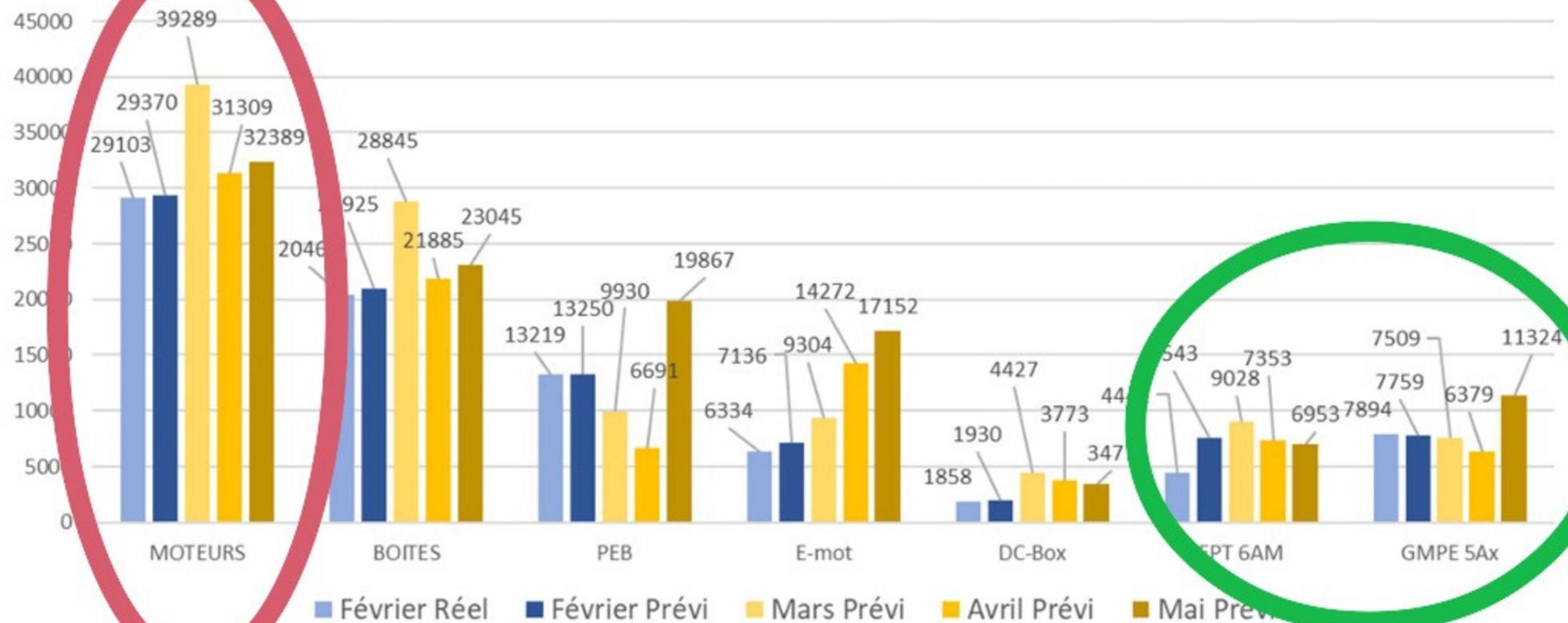
## Fabrication organes M-1 + prévi à 3 mois



## Fabrication organes M-1 + prévi à 3 mois

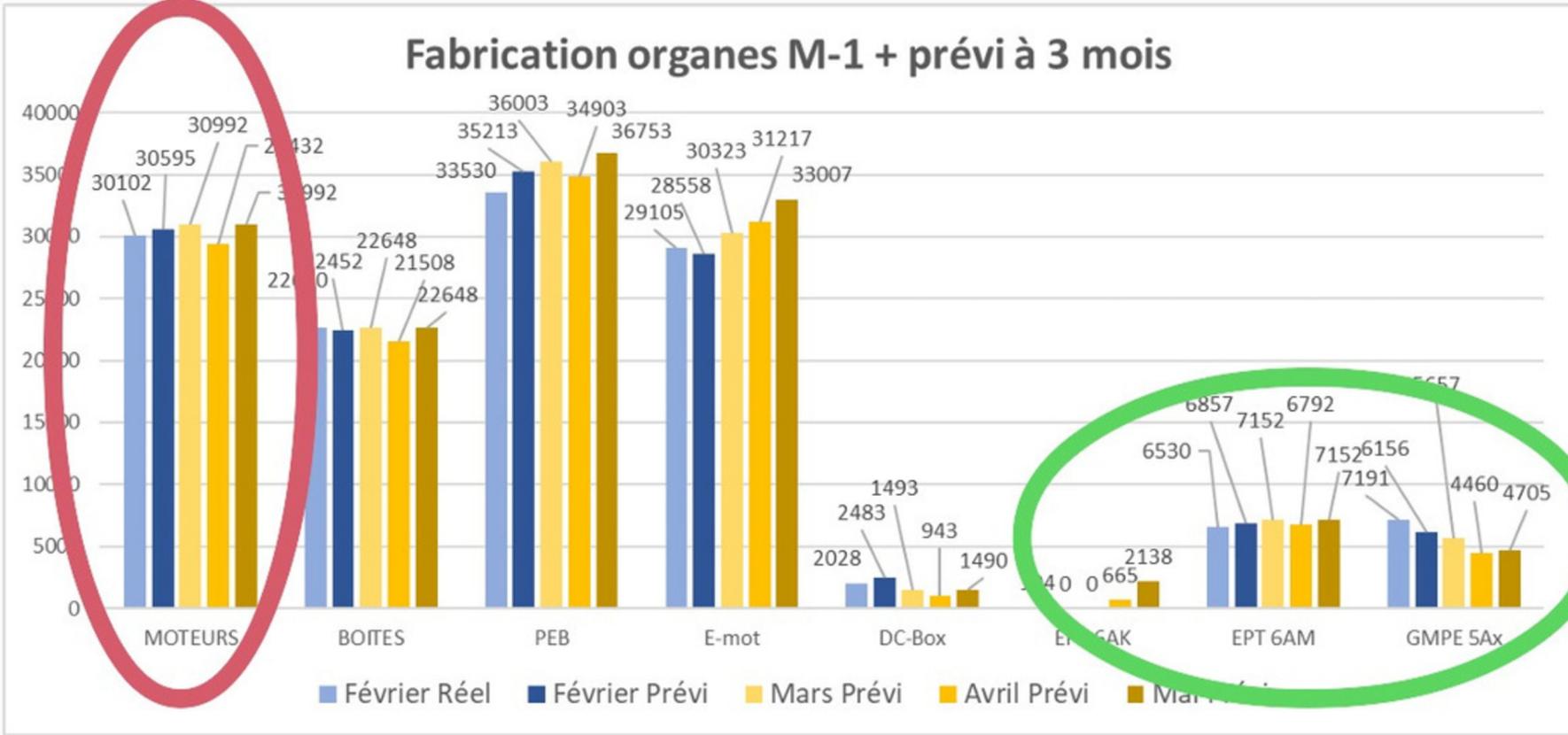


## Fabrication organes M-1 + prévi à 3 mois



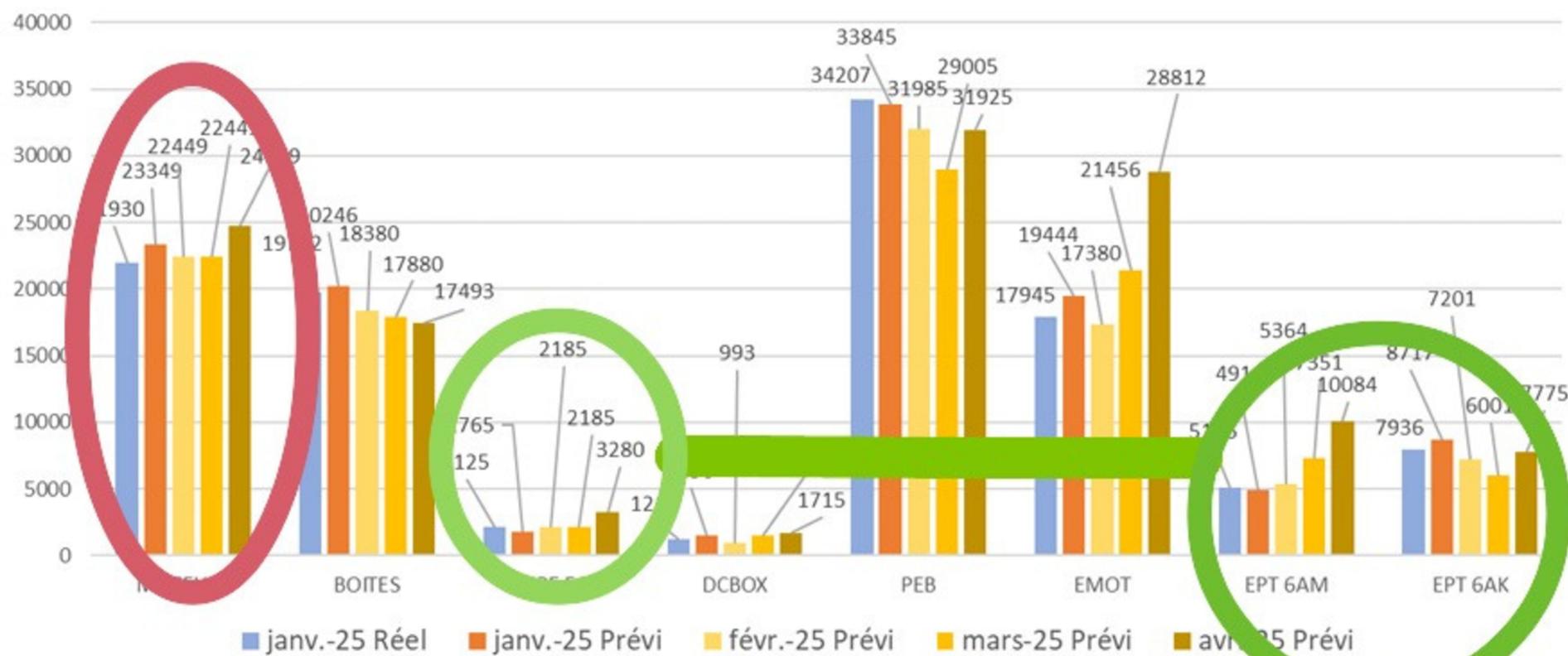
CSE MARS 2023

Confidential C





### Fabrication organes M-1 + prévi à 3 mois

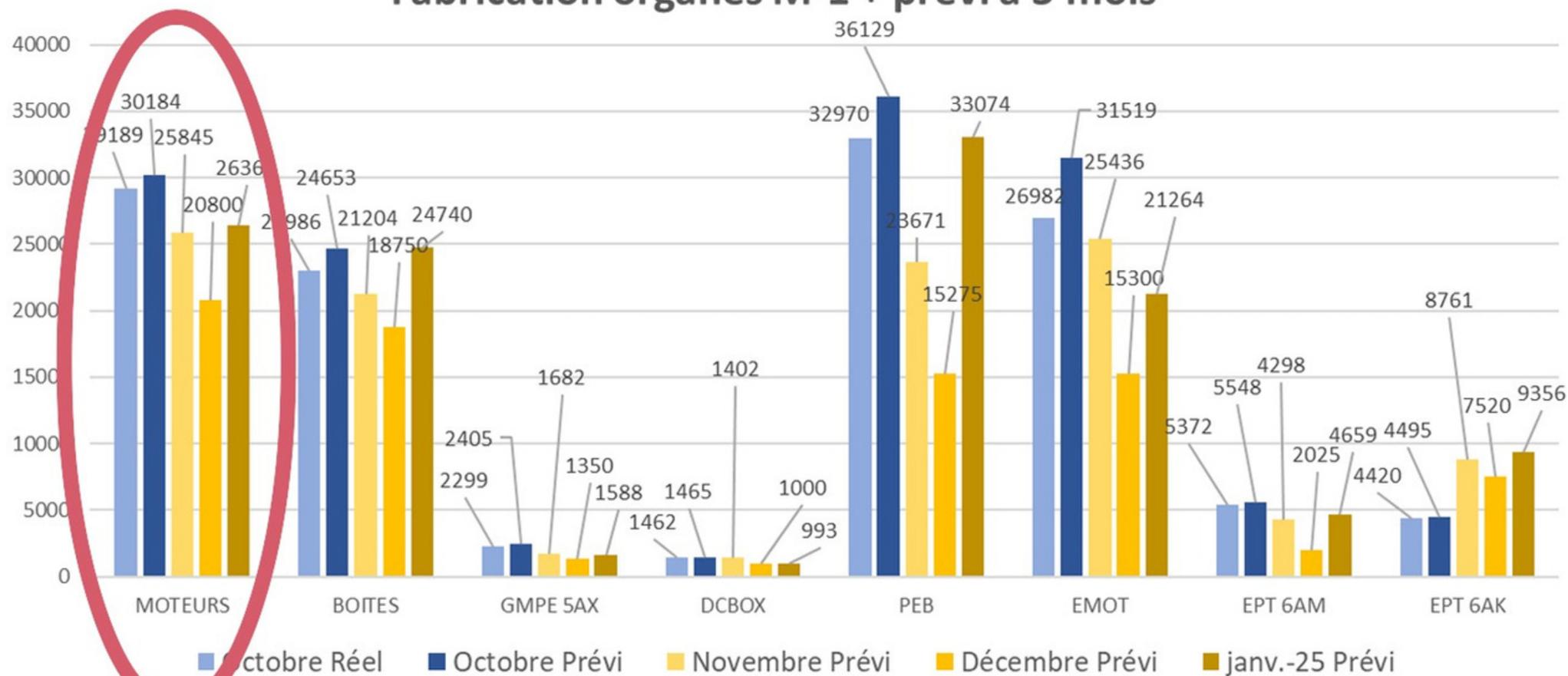


## Plus de diesel mais des hybrides

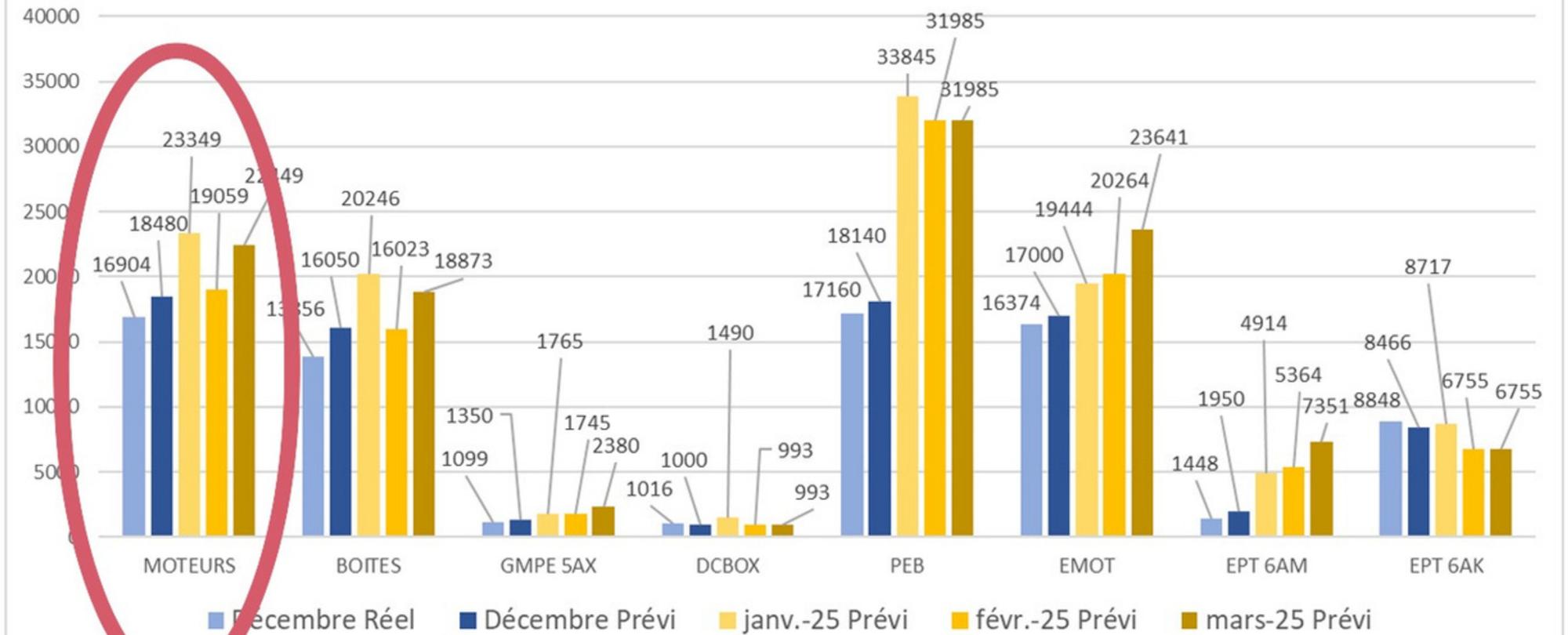
La prochaine Clio ne sera pas proposée en diesel. Elle disposera de moteurs essence avec différents niveaux d'hybridation qui seront très prochainement introduits chez Renault et [Dacia](#). **Sa gamme sera coiffée par une motorisation hybride de 160 ch** combinant un nouveau bloc 1.8 (HR18) avec un moteur électrique inédit. Ce quatre-cylindres remplacera l'actuel 1.6 (HR16) de la Clio E-Tech de 145 ch. **L'électromoteur qui lui sera adjoint sera produit au Portugal par Horse**, nouvelle division du groupe Renault dédiée aux mécaniques thermiques et hybrides. Logé entre le bloc thermique et la transmission, il développera jusqu'à 67 ch et 212 Nm de couple. Destiné à de nombreux modèles, il remplacera la machine fournie par Nissan qui offre aujourd'hui 49 ch à la Clio hybride et 68 ch à l'Austral hybride avec 205 Nm de couple dans les deux cas. Il s'agira d'un moteur à flux radial, plus classique et économique que le moteur à flux axial développé avec Whylot et finalement écarté. Cette machine permettra de rouler en mode électrique jusqu'à 130 km/h et plus longtemps grâce à une batterie d'environ 1,4 kWh.



## Fabrication organes M-1 + prévi à 3 mois



## Fabrication organes M-1 + prévi à 3 mois



## Valeo améliore le moteur sans aimant ni terre rare qui servira au prochain SUV électrique Renault

Exclusif L'argus. Valeo, avec l'aide de l'allemand Mahle, travaille sur un moteur électrique sans aimant ni terre rare d'un nouveau genre. Cette nouvelle chaîne de traction capable de développer jusqu'à 350 kW (475 ch) en pic équipera, à partir de fin 2028, le prochain SUV électrique de Renault.



Valeo travaille sur une nouvelle génération de moteur électrique sans aimant ni terre rare.  
Ben Brilante - L'argus

Le moteur électrique sans aimant, on connaît déjà. Depuis 2012 et la **Zoe**, Renault est un fervent défenseur du moteur synchrone à rotor bobiné. Ce système, dit EESM (pour Electrically Excited Synchronous Motor) a été mis au point avec l'aide de Valeo. Mais si d'autres constructeurs ont aussi opté pour cette technologie (BMW notamment), la quasi-totalité des véhicules électriques disponibles aujourd'hui sur le marché préfèrent utiliser un bloc à aimants permanents. Seulement, si ce type de mécanique a de l'intérêt en termes de performances et de compacité, son empreinte carbone reste élevée, notamment à cause de l'utilisation des terres rares (néodyme et dysprosium principalement) qui font office d'aimants (on en compte jusqu'à 2 kg par moteur). Par ailleurs, **la présence de ces matériaux "exotiques" entraîne une grande dépendance vis à vis de la Chine** devenue l'incontournable pays extracteur et fournisseur de ces terres rares.

### Une technologie favorable à l'autonomie

L'idée de se passer d'aimant et de terre rare a donc du sens pour **Valeo**. Mais de l'aveu même de l'équipementier français, aujourd'hui, ces moteurs sont moins performants et moins efficaces que ceux à aimants. Mais ça, c'était avant puisque **depuis près de trois ans, Valeo travaille à améliorer cette technologie**. Et actuellement, après plus de 6 mois de tests sur banc d'essai en Allemagne, les résultats semblent très encourageants.

De façon assez classique, la nouvelle chaîne de traction imaginée par Valeo se compose d'un rotor, d'un stator et d'une unité de pilotage d'alimentation du rotor. Mais chaque élément reçoit son lot d'innovations.

- Le rotor sans aimant intègre un bobinage de cuivre qui va générer le champ électromagnétique. Mais au lieu d'être alimenté par des balais comme ce qu'il se fait actuellement, Valeo utilise une technologie par induction développée avec l'aide de l'allemand Mahle. A la clé, un élément moins encombrant qui gagne en compacité
- Dans le stator, les fils de cuivre, d'ordinaire ronds (et qui laissent donc passer un peu d'air), passent au format carré. Cela permet d'optimiser la quantité de cuivre dans le moteur et donc de gagner en compacité et en performances.
- Le gros apport de Valeo se matérialise dans l'électronique de puissance. Il faut savoir qu'un moteur sans aimant a besoin d'un pilotage spécifique puisque faute d'aimants, il faut piloter l'alimentation du rotor. Valeo a donc développé une unité dédiée à ce nouvel ensemble, capable d'offrir les mêmes performances que celles d'un moteur à aimants.

Avec ce nouvel ensemble, Valeo promet d'égaliser le moteur à aimants permanents en termes de compacité et de performances. Et cela, tout en proposant un produit à l'empreinte carbone réduite (jusqu'à 40 % selon le niveau de puissance) et en se détachant de notre dépendance aux fournisseurs en terres rares. Mais en plus, **ce nouveau type de moteur se montre moins gourmand en énergie** et donc, favoriserait l'autonomie. Comme nous le rappelle Claudine Rochette, responsable de la stratégie et de la communication de Valeo Power, "sur autoroute, le moteur à aimants permanents va tourner à très haute vitesse. Il va donc falloir injecter de l'électricité dans le bobinage pour contrecarrer ce champ magnétique. C'est ce qu'on appelle le défluxage". Or, cela consomme de l'énergie et explique pourquoi l'[autonomie sur autoroute](#) a tendance à fondre comme neige au soleil. Avec le moteur sans aimant, plus **Recherche de modèle** car l'électronique de puissance gère l'ensemble de façon optimale. A la clé, de gros gains en autonomie.

### Un moteur à destination des modèles haut de gamme

Pour Valeo, cette nouvelle chaîne de traction se destine à des véhicules haut de gamme avec une puissance en pic comprise entre 220 et 350 kW (300 à 475 ch). Comme nous le précise Claudine Rochette, **cet ensemble pourra être associé à un moteur à aimants** (un sur chaque essieu) et ainsi, combiner le meilleur des deux mondes. En ville et à vitesse contenue, le bloc classique. Et sur autoroute, le nouvel élément afin de réduire la consommation. Et dans cette optique d'une plus grande efficacité, le moteur sans aimants pourra être accouplé au [réducteur bi-vitesse](#) développé par Valeo.

La société française nous a avoué être en contact avec plusieurs constructeurs, en Europe, mais aussi en Chine et aux Etats-Unis. Valeo prévoit une mise en production d'ici 2027 ou 2028 au plus tard. Par ailleurs, [Renault](#), l'un de ses partenaires de longue date, a déjà annoncé en octobre 2023, plancher avec Valeo, sur une nouvelle génération de moteurs baptisée E7A, qui verra le jour à partir de 2027.

### Le moteur du futur SUV électrique Renault

Confidentialité oblige, Valeo ne s'est pas épenché sur l'application de ce moteur chez Renault. Selon nos informations recueillis auprès de sources internes, la machine électrique E7A équipera le prochain SUV compact que l'on qualifie d'Austral électrique en interne. Produit en Espagne, **ce programme prévoit deux silhouettes qui remplaceront les Scénic, Austral et Espace**. Le premier sortira vers la fin 2028 et prendra la forme d'un grand SUV à sept places. Le second suivra en 2029 et sera plus compact pour couvrir le segment des Scénic et Austral puisque les deux ne sont séparés que d'une dizaine de centimètres. Ces véhicules utiliseront le moteur Valeo qui développera 200 kW, soit 272 ch. Renault prévoit de lui adjoindre une machine électrique sur le train arrière (probablement fournie par Valeo) et qui sera similaire au système qui équipera le Dacia Duster Hybrid 4x4 et l'[Alpine A290 quatre roues motrices de 280 ch](#).



FO Ampere Clean

Hier, à 07:22 · 🌐



L'argus ✓

15 mars, 15:09 · 🌐

Exclusif L'argus. Valeo, avec l'aide de l'allemand Mahle, travaille sur un moteur électrique sans aimant ni terre rare d'un nouveau genre. Cette nouvelle chaîne de traction capable de développer jusqu'à 350 kW (475 ch) en pic équipera, à partir de fin 2028, le prochain SUV électrique de Renault.



LARGUS.FR

Valeo améliore le moteur sans aimant ni terre rare qui servira au prochain SUV électrique Renault

# CADRAGE EPT 6-EN-1 SHANGAÏ EDRIVE



	BATT CATL 27.5kWh	BATT CATL 36.5kWh	BATT AESC 52kWh
<b>EPT SED 60kW</b>	[Twingo]		
<b>EPT SED 80kW</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>[Sandero] EV</li> <li>ECHO/4EVER « ENTRY » EA1/2</li> </ul>	
<b>EPT 6AK 90-110kW</b>		ECHO/4EVER EA3	ECHO/4EVER 52kWh

	X1325 [Twingo]	X1316/X1317 Echo /4Ever Entry RS1B1	X1327 [Sandero] EV DB4B1 / DB4K1
SOP	Dec 2025	Fin Q1 2026	Dec 2027
Filiation ePT	Mother	Brother de l'ePT [Twingo]	
Jalons passés / en cours		SP à planifier <b>Nomination frn fin oct 24</b>	SP passé fin sept 2024 SDRO passé 13/09/24
LP ePT	IA57	En cours	IA89 / IA91

PRESENTATION TITLE  
30/09/2025

## Code VH/EPT

RSA name	VH old code	VH new code	VH	engine SHANGHAI	RSA engine	UCM	plateforme	LP	norme
<b>TWINGO</b>	X1325	RS1B2	berline	E2D23 260		Novo mesto	CMF-B EV	IA57	Euro6
<b>Echo (R5)</b>	X1316	RS1B1	berline	E2D23 270	6AK 260	DOUAI	CMF-B EV	ID90	Euro6
<b>4ever (R4)</b>	X1317	RS1K1	SUV	E2D23 270	6AK 260	MAUBEUGE	CMF-B EV	ID90	Euro6
<b>sandero</b>	X1327 (BJI)	X/K-B4	SUV/berline	E2D23 400		TANGER	CMF-B EV MU	IA91	Euro7

**5**

**A**

**Q \***

**601**

Digit – Family motor	Letter – Type of technology	Letter – Cylinder capacity (cm <sup>3</sup> ) *	Index
2 To be defined	A Externally Excited Synchronous Motor (EESM)	A 0 to 828	N 2614 to 2874
3 Electric Motor Entry-level Air cooling	B Variable reluctance motor	B 829 to 920	P 2875 to 3161
4 Alliance Electric Motor High-range Water cooling	C Asynchronous motor with cage rotor	C 921 to 1022	Q 3162 to 3477
5 Alliance Electric Motor Mid-range Air cooling	D Interior Permanent Magnet electric motor (IPM)	D 1023 to 1136	R 3478 to 3825
6 Alliance Electric Motor Mid-range Oil cooling		E 1137 to 1262	S 3826 to 4207
7 Alliance Electric Motor Mid-range Water cooling		F 1263 to 1402	T 4208 to 4628
		G 1403 to 1558	U 4629 to 5091
		H 1559 to 1731	V 5092 to 5600
		J 1732 to 1924	W 5601 to 6160
		K 1925 to 2138	Y 6161 to 6776
		L 2139 to 2375	Z > 6777
		M 2376 to 2613	

\* Letter – Cylinder capacity  
Calculation of cylinder capacity from volume of the rotor  
Data : Rotor diameter : 156 mm ; Rotor length : 174 mm  
 $V = \pi \times (\text{Rotor diameter}/2)^2 \times \text{Rotor length}$   
 $V = 3326 \text{ cm}^3 \rightarrow \text{Letter "Q"}$

LEX265 – DEA-TD

**E**

**2**

**D**

**09 \***

**260**

Letter	Letter – Generation	Letter – Technology	Capacity (cm <sup>3</sup> )	Index
Electric	1 Generation 1 2 Generation 2	A Synchronous coiled rotor engine (alternating current) B Variable reluctance engine C Asynchronous engine with rotor with cage (alternating current) D Synchronous permanent magnet engine (alternating current) F Axial flux engine	2 digits	3 digits

2 Digits – Capacity  
Data : Rotor diameter : 121 mm  
Rotor length : 71 mm  
 $V = \pi \times (\text{Rotor diameter}/2)^2 \times \text{Rotor length}$   
 $V = 816 \text{ cm}^3 \rightarrow 09$

## Prise de parole assemblée 25 mars 2025

Intervention CGT Renault Ampère Cléon. Il y a quelques années le site Renault de Cléon était un des plus importants sites de fabrication de boîtes de vitesses et de moteurs thermiques du groupe Renault, en 2016, 900 000 moteurs et 497 000 boîtes de vitesses étaient usinés et assemblés à Cléon. Aujourd'hui, il ne reste qu'un seul moteur thermique et une boîte de vitesse à Cléon, le site bascule vers le tout électrique... Le passage du thermique vers l'électrique mais aussi et surtout les gains de productivité exigés par la direction, ont déjà fait des dégâts. En deux ans : 700 CDI ont été supprimés à Cléon et en quelques années, plus de 1600 intérimaires se sont retrouvés au chômage. (Page1) Il reste aujourd'hui 2580 CDI en activité à Cléon et 250 intérimaires. (Voir documents, courbe des effectifs). (Page 2 et 3) Le 1er novembre 2023, le site de Cléon est devenu une filiale de Renault, une nouvelle société appelée Ampère Cléon dédiée aux véhicules électriques haut de gamme. Le site a été coupé en 4 morceaux et nos contrats de travail ont été transférés dans cette nouvelle société et nous avons changé d'employeur. Les élus CGT vous alerte, la situation ne fait que se dégrader. Nous nous sommes opposés au démantèlement et à la mise en pièce du groupe et nous avons raison. Les salariés sont inquiets, beaucoup démissionnent, dans toutes les catégories. Les conditions de travail se dégradent, malgré la chute des productions. Les organisations syndicales CFDT et SUD expriment aussi leurs inquiétudes, soit par tract distribué aux salariés pour la CFDT, soit par les réseaux sociaux pour SUD. (Page 4 et 5).

Parlons des productions :

Le document en page 6 vous explique la répartition de nos produits pour chacun de nos clients. Aujourd'hui, il y a 6 organes.

Le volume de production de moteur sur le site de Cléon est passé d'environ 60000 moteur mensuel (45000 thermiques et 15000 électrique) à environ 40000 moteur mensuel (15000 électrique et 25000 thermiques) en 5 ans. Avec le passage à l'électrique nous devons garder le même niveau de volume de production. Or nous constatons que le volume a diminué de 30%. (Page 7 à 14) E-tech : les volumes de l'E-tech sont à la hausse à ce jour, mais l'annonce dans la presse que la nouvelle Clio 6 E-tech serait équipée d'un moteur électrique venant de l'usine Cacia au Portugal. La possibilité que Cacia récupère les volumes de Austral et Captur est aussi évoqué dans la presse spécialisée. Si tel est le cas, le site de Cléon perdrait presque 90% de son volume de production E-tech. Pour rappel, le site de Cléon devait avoir les lignes 2,3,4,5 et 6 pour la fabrication du moteur E-tech. La ligne 1 étant au Japon. Sauf que les lignes 5 et 6 ont été installées sur le site de Cacia au Portugal. (Page15)

Pignonnerie et BV : Perte de 10 000 boîtes de décembre à janvier. Le 13 mars, la direction a annoncé une nouvelle baisse avec un passage de 5000 à 3500 boîtes de vitesses par semaine à partir de la semaine 13, mais également l'arrêt de l'équipe de nuit...

Concernant le Moteur M, un moteur 2L diesel, le dernier moteur thermique qui reste à Cléon, la baisse continue : est-ce un problème de vente ou l'obligation de respecter la norme CAFE ? Des annonces ont été faites sur les sites de Batilly et de Sandouville, nos clients : Suppression de 750 emplois d'intérimaires à Batilly et 300 à Sandouville, ces suppressions d'emplois seraient liées à la baisse des ventes de véhicules utilitaires.

Baisse des ventes de véhicules utilitaires, et donc baisse du nombre de moteurs fabriqués à Cléon.

Le volume du moteur M a subi une coupe d'octobre 2024 à mars 2025. (Page 16 et 17) En octobre le volume de moteur M était d'environ 30000 moteurs mensuel. Plusieurs coupes de production ont eu lieu d'octobre à mars 2025. La production du moteur M est descendue à environ 22000 unités. Le volume de production du moteur thermique a subi une chute d'environ 8000 moteurs en 4 mois. Récemment la direction a annoncé le passage de 350 à 250 Moteurs / jours dans la petite équipe, la redescente de salariés de nuit, mobilité d'autres salariés vers d'autres secteurs... nous ne connaissons pas la répercussion sur les volumes actuellement suite à cette annonce, mais elle ne peut être que négative.

Moteur électrique :

Concernant les véhicules électriques, censés être l'avenir du site de Cléon, la situation est préoccupante.

A Cléon, nous fabriquons en moyenne 7000 moteurs électriques, appelé moteur 6AK pour la R5 par mois, depuis octobre 2024, 42 000 R5 ont été fabriquées, mais 20 000 sont toujours en stock, non vendues.

Il y a donc des inquiétudes sur les ventes de R5 et donc de fabrication de moteurs électriques à Cléon.

Mais ce que nous avons découvert risque fort de sonner la fin du moteur électrique à Cléon :

Des documents groupe nous ont été remis, on y découvre que la R5 et la 4L entrée de gamme seront équipées d'un moteur Chinois en 2026, un moteur Schangai EDRIVE !!!

La direction a passé une première commande de 15 000 moteurs et prévu une option de 18 000 moteurs supplémentaires pour la R5, et a passé commande de 3000 moteurs et prévu une option de 1500 moteurs supplémentaires pour la 4L, soit 37 500 moteurs électrique chinois pour les R5, 4L et bientôt nouvelle Dacia Sandéro électrique, dans un premier temps...

Shangai EDRIVE est un très gros fabricant chinois de moteurs électriques. (Voir documents). Le site de Cléon est en partenariat avec

Valeo pour un futur moteur électrique, le E7A. Par contre, Valeo annonce dans la presse un

nouveau partenariat (autre que Cléon Ampère) avec un partenaire Allemand (MAHLE) pour le futur moteur de la remplaçante du SCENIC. Scenic équipé ce jour d'un moteur Ampère Cléon, le 6AM. Encore un organe qui échappe à Ampère Cléon. (Page 18 et 19)

L'organisation syndicale FO Ampère Cléon l'évoque sur sa page Facebook. (Page 20)

La situation est également préoccupante pour la fonderie d'aluminium sous pression présente sur le site de Cléon. Comme disent les dirigeants, 2025 sera une année cruciale pour la fonderie, soit de nouvelles fabrications arrivent, soit « nous allons avoir un problème ».

Il y a eu 29 presses à la fonderie, aujourd'hui il en reste 22. Sur ces 22 presses, 3 sont à l'arrêt définitivement, 7 doivent s'arrêter d'ici un an, et sur celles qui restent, 7 presses coulent des pièces pour le moteur 6AK, le moteur de la R5 et de la 4L, combien allons-nous en couler quand il y aura un moteur chinois dans la R5 et la 4L ? Oui c'est très préoccupant, les salariés de Cléon sont très inquiets, la colère monte.

Pour la CGT, les responsables de cette situation, ce ne sont bien sûr pas les travailleurs chinois, mais bien la faute de nos dirigeants, prêt à tout pour augmenter les marges.

La direction a créé Ampère Cléon pour fabriquer les moteurs électriques de la gamme, c'est ce que disait la direction lors du changement de statut juridique du site de Cléon. Les moteurs électriques de la gamme ? Sauf la Dacia SPRING, la Twingo, les R5 et 4L entrée de gamme et la future Sandéro électrique... on fabrique quoi alors à Cléon ? Que vont devenir les 2600 salariés qui travaillent sur le site ?

Des documents Renault nous confirment la volonté du groupe de s'attacher les services de Shangai Edrive pour équiper une partie de sa flotte de véhicule. (Page 21 à 26).

La direction a confirmé ces commandes et fait passer le message que ça n'aura pas d'impact sur l'activité de Cléon. Il y aura forcément des impacts, les R5 et 4L plus abordables se vendront forcément mieux que les hauts de gamme, très chères. La boîte P et le moteur M sont programmés jusqu'à 2030.

Le 5AX est en fin de vie.

Le 6AM va être remplacé par le futur moteur Valeo en 2027-28. (Page 18 et 19)

Le 6AK remplacé au fur et à mesure par le moteur SHANGAIN E-drive en 2026. (Page 21 à 26)

Le 5DH en forte diminution car les volumes vont vers Cacia au Portugal (Clio 6 en 2026).

Cela revient à dire que d'ici 5 ans, nos 6 organes auront disparus du site Ampère Cléon, et qu'aucun gros projet n'est prévu pour les remplacer. Effectivement, à ce jour, seul le projet « moteur électrique pour le gros SUV Alpine » est prévu avec un volume de production de 16000 moteur annuel et l'emploi de moins de 20 salariés.

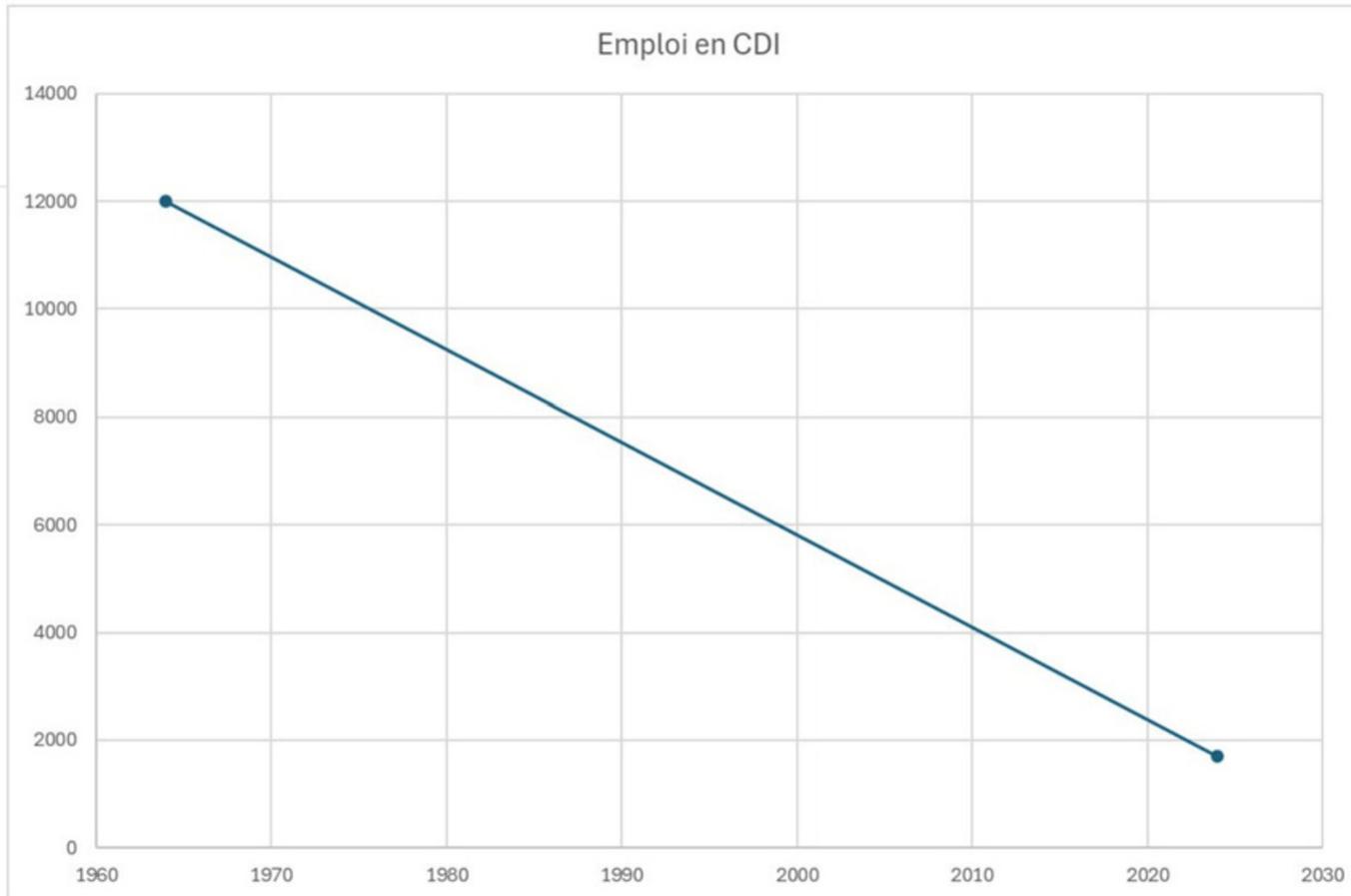
La volonté de nos dirigeants d'augmenter les marges pour satisfaire les actionnaires met en danger les emplois sur le site de Cléon, la CGT est inquiète pour l'emploi sur le site et la pérennisation de celui-ci.

Nous vous rappelons que l'état reste l'actionnaire principale du groupe Renault. (15% détenu par l'état)

Il est donc de la responsabilité de l'état de garantir l'emploi. Renault reçoit des millions d'aide (région, état) pour pouvoir lancer de nouveau projet. Ces aides doivent garantir l'emploi et la pérennité des sites industriels Français.

## Usine Renault Sandouville

**60 ans de promesses d'emploi... 60 ans de baisse d'emploi**

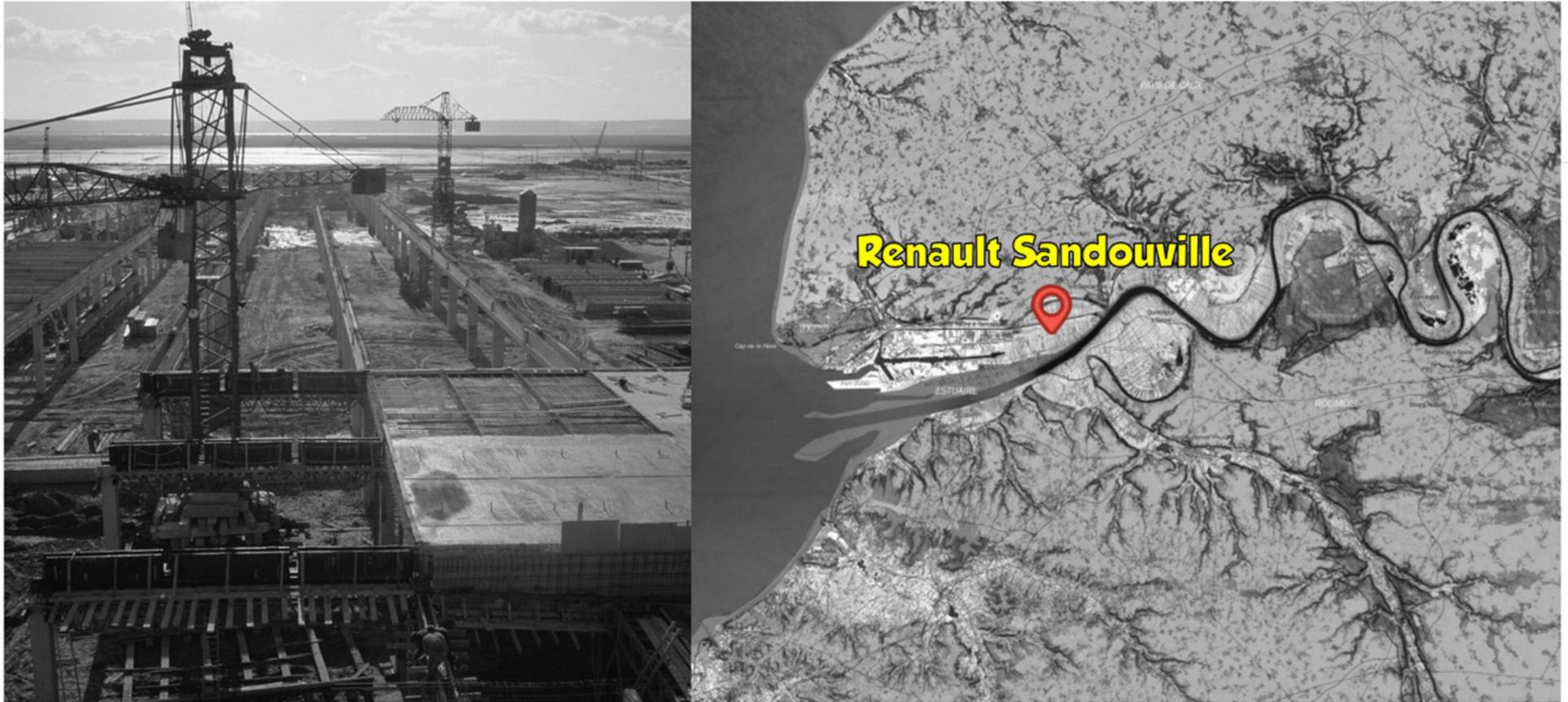


**Voici notre histoire...**



# Usine Renault Sandouville

## Il était une fois....



**...une usine qui voit le jour en 1964 et qui est située aux portes du Havre et de l'estuaire de la Seine.**

**Cette usine automobile avait pour vocation d'être la vitrine du "haut de gamme" de la marque Renault.**

## Usine Renault Sandouville

# Une expérience industrielle au service de l'innovation



**De 1964 à 2015, notre usine a sorti des chaînes de fabrication plus de 8 millions de véhicules "haut de gamme".**

**Renault Sandouville employait au plus fort jusqu'à 12 000 salariés.**

**Renault Sandouville était le plus grand employeur de la région havraise et des salariés venaient même des départements du 27 et du 14**

## Usine Renault Sandouville

# Une expérience industrielle reconnue de tous



**Les différents modèles fabriqués par les salariés de notre usine étaient reconnus de tous. Notre usine était devenue la "référence du haut de gamme et de l'innovation".**  
**D'ailleurs, de nombreux élus de la République française se sont déplacés grâce aux véhicules sortis de nos chaînes de fabrication.**

## Usine Renault Sandouville

**La qualité de nos produits reconnus au plus haut sommet**

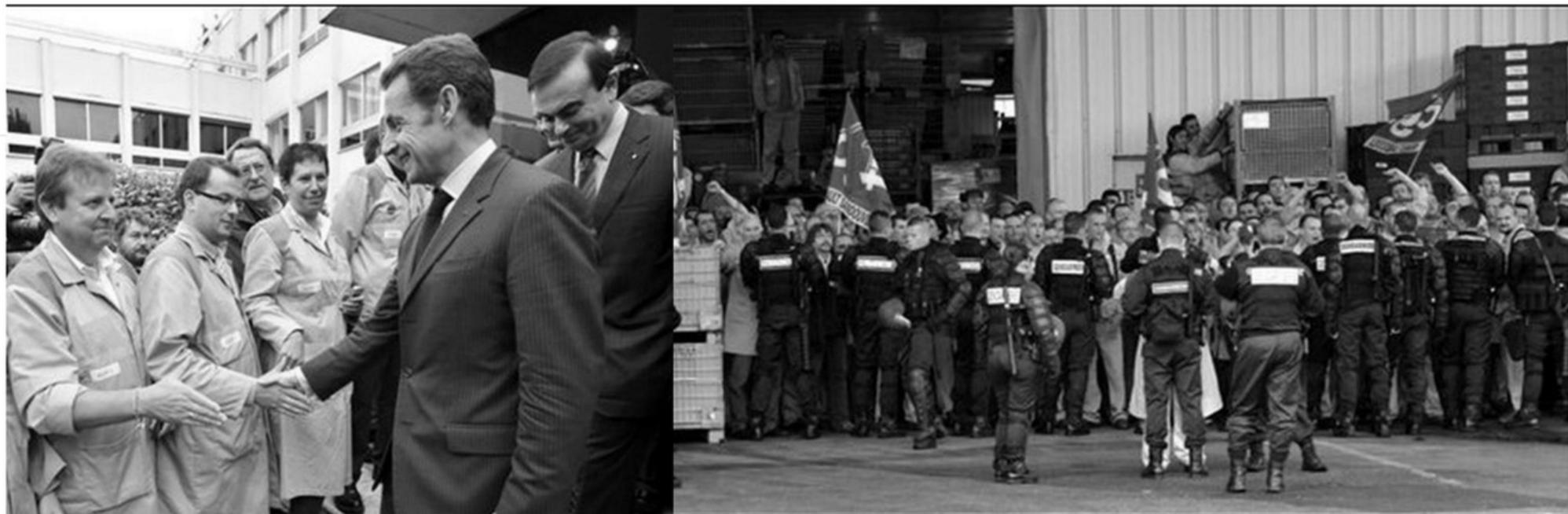


**Lors de la venue en 2008 de M. Sarkozy, notre usine comptait  
3983 salariés en CDI et 218 en intérim.**

**Alors que la qualité de notre travail était reconnue de tous, la direction générale a  
décidé en 2009 de licencier 1350 salariés de notre usine en mettant en place des  
reclassements douteux avec l'aide des pouvoirs publics. Renault se fera finalement  
condamner par la justice française en 2012 pour ce plan de licenciement.**

## Usine Renault Sandouville

**Une demi-visite pleine de promesses qui n'auront jamais été tenues**



**Pendant que les salariés bloquaient l'accès de leur usine à M. Sarkozy, celui-ci annonçait que Renault Sandouville allait fabriquer le Trafic en complément du "haut de gamme" fabriqué depuis 1964.**

**1 an plus tard, Renault annonce la fin de la fabrication du "haut de gamme" à Sandouville.**

**Toute une histoire et 1350 salariés expérimentés remercié d'un revers de la main.**

## Usine Renault Sandouville

# Bienvenue au Trafic... d'intérimaires



**Lors d'une visite en septembre 2014 pour inaugurer la chaîne de fabrication du Trafic, les élus de la CGT ont interpellé le jeune ministre de l'Industrie pour lui demander la régularisation des 877 intérimaires en CDI.**

**M. Macron avait alors annoncé qu' *"il n'y a pas de fatalité industrielle si on sait se battre"* et avait demandé à Renault *"de poursuivre la dynamique"* et *"de transformer les emplois intérimaires en contrats à durée indéterminée."***

**1 an plus tard, notre usine comptait 1352 intérimaires, exactement le même nombre d'emplois en CDI qui avaient été supprimés 5 ans plus tôt en 2009.**

## Usine Renault Sandouville

# Une procédure pour défendre l'emploi

Accueil > Infos locales > Le Havre

Au Havre, le procès de Renault Sandouville poursuivi pour recours abusif d'intérimaires

Sandouville • Le Havre

Le constructeur Renault jugé en correctionnelle au Havre pour emploi abusif d'intérimaires à l'usine de Sandouville



**Suite à un audit des élu.e.s de la CGT Renault Sandouville suivi d'une enquête de l'inspection du travail et de la brigade de la répression des fraudes, les 3 ont conclu à une utilisation abusive d'intérimaires.**

**Le procès aura finalement lieu au Havre le 10 avril 2025.**

**Pourquoi et comment une entreprise française, où le premier actionnaire n'est autre que l'Etat, peut-elle s'autoriser à ne pas respecter la loi et encore plus quand notre syndicat a alerté le futur président de la République sur cette pratique dans nos ateliers ?**

## Usine Renault Sandouville

### Encore une visite et des fausses promesses



**En mars 2024, M. Bruno Lemaire et M. Edouard Philippe arpentaient notre usine pour se réjouir de la situation vendue par la direction et son nouveau PDG Lucas De Méo.**

**Les élu.e.s de la CGT les ont interpellés sur l'emploi abusif d'intérimaires et sur l'incohérence des discours du gouvernement Macron sur l'emploi qui autorise encore cette pratique alors que l'Etat est actionnaire.**

**1 an plus tard, M. Lemaire n'est plus en fonction et la direction de Renault emploie toujours abusivement des centaines d'intérimaires.**

## Usine Renault Sandouville

### Encore des suppressions d'emplois...et combien d'autres à venir ?

#### Impact par département : Synthèse Usine

Départements	Réduction nombre de postes MOD	Réduction nombre de postes MOS	Changement d'équipe	Affectation dans les équipes Projet
EMBOUTISSAGE	21	2	19	
TOLERIE	65	11	52	7
PEINTURE	30	3	11	3
MONTAGE	149	6	en construction	9
DLI	29	2	11	3
QUALITE	13	3		3
MAINTENANCE		2		
<b>TOTAL</b>	<b>307</b>	<b>29</b>	<b>93</b>	<b>25</b>

Projet

Renault Group

Confidential C

## Usine Renault Sandouville

# L'Etat doit imposer l'embauche de **TOUS** les travailleurs

**Au 31 janvier 2025, l'usine Renault Sandouville comptait 1692 salariés en CDI, 71 CDD, 603 intérimaires et 76 Alliance Emploi, soit un total de 2371 salariés.**

**Il est grand temps que l'Etat joue pleinement son rôle en faisant respecter la loi à Renault et lui impose l'embauche de tous les travailleurs précaires de notre usine (intérimaires, CDD et Alliance Emploi)**

**1 poste = 1 CDI**

# SOVAB Batilly





Le 25/03/2025

L'intersyndicale de la Sovab (CGT, FO et S.U.D. Automobile) a organisé une conférence de presse pour exprimer ses inquiétudes face aux récentes annonces de la Direction concernant l'avenir du site.

Le 10 février 2025, la Direction a présenté un projet de réorganisation industrielle impliquant une réduction de la production journalière de 720 à 440 véhicules, entraînant le licenciement de 705 intérimaires (soit 68 % des effectifs intérimaires).

Les syndicats ont demandé un report de la consultation pour obtenir plus de précisions, mais la Direction a refusé, affirmant ne pas avoir plus d'informations à fournir. Devant cette situation, quatre syndicats, dont les trois présents, ont refusé de participer au vote.

Cette décision est jugée incohérente après une année 2024 marquée par une production élevée (127 000 véhicules), de nombreuses heures supplémentaires et des extensions d'horaires. En 2025, la production prévue est en baisse de 11 % (113 000 véhicules), avec l'arrêt de l'équipe de nuit et ses conséquences sur les salaires et l'emploi.

Les syndicats dénoncent l'impact social et économique de cette restructuration, qui fragilise l'emploi local et les sous-traitants (Flins, Cléon, BAOMARC, etc.). Ils s'inquiètent également de l'absence de vision stratégique à moyen terme et interpellent le gouvernement, actionnaire à 15 % de Renault, sur son silence face à ces suppressions de postes.

Enfin, l'intersyndicale appelle à une réflexion plus cohérente pour préserver l'avenir de l'usine et des salariés et affirme son engagement à défendre l'emploi malgré des moyens limités.

Secrétaire CGT :  
Lauciello Josephy

Secrétaire FO :  
Picciau Grégory

Secrétaire SUD :  
Leclaire Dominique



## Communiqué de presse

L'inter-syndicale CGT, S.U.D. AUTOMOBILE et FO organisera une conférence de presse à SOVAB BATILLY au CSE.

Usine de Batilly Z.I.-B.P.2 54980 BATILLY

le jeudi 13 février 2025 à 14h00.

Objet :

- Organisation industrielle Usine
- Fin de contrat d'environ 705 personnes intérimaires

Monsieur LAUCIELLO J : CGT

Tél : 0659770936

Monsieur LECLAIRE D : S.U.D. Automobile

Tél : 0686638222

Monsieur PICCIAU G : FO

Tél : 0665521628



Le jeudi 13 février 2025

### Conférence de presse du 13.02.25 à SOVAB.

Nous avons fait le choix d'organiser une conférence de presse ce jour en inter-syndicale CGT, FO et S.U.D. Automobile pour clarifier notre ressenti concernant l'avenir de notre site SOVAB et les annonces faites par notre Direction en ce début d'année.

Tout d'abord les 3 syndicats présents devant vous sont les syndicats présents au bureau exécutif du CSE et nous sommes accompagnés par Madame Monique THILLY Secrétaire du CSE.

Madame Thilly va vous lire notre déclaration et après nous répondrons à vos questions.

#### COMMUNIQUE :

La Direction Sovab nous a réuni le 10/02/2025 à 10h00 pour obtenir notre avis sur son projet d'évolution de l'organisation industrielle de l'usine annoncée en CSE le 30 janvier et applicable dès le 1<sup>er</sup> mars 2025.

Chaque Chef de département nous a donc présenté les nouveaux plans d'organisation des différents bâtiments.

Il en est ressorti que la direction souhaite réduire fortement la cadence de production journalière de véhicules passant de 720 à 440 véhicules/jour.

Comme la production va baisser, la direction a décidé de se séparer d'environ 705 intérimaires sur les plus de 1 000 présents actuellement sur le site (soit 68 % de moins).

A l'issue de la première réunion du CSE, et avant ces présentations, nous avons déjà posé plusieurs questions pour lesquelles nous n'avons pas toutes les réponses à ce jour.

Page 1 sur 4

Nous avons demandé le report de la consultation au jeudi 13 février 2025 pour nous permettre de rendre un avis éclairé tenant compte des réponses qui seraient apportées par la Société.

Il est primordial pour nous que la Direction réponde aux questions des salariés et de leurs représentants avant que le CSE rende son avis.

Nous avons obtenu un **NON** catégorique car la Direction voulait informer rapidement les salariés et ce dès le 14 février 2025.

La Direction a aussi justifié son refus par l'absence de réponse à nos questions.

Selon elle, il n'y a pas plus d'éléments à apporter aux élus.

Cette affirmation augmente notre inquiétude. Il n'est pas rassurant de constater qu'une direction prend des décisions aussi importantes pour l'avenir du site et de ses salariés sans avoir plus d'éléments d'informations et sans avoir élaboré une stratégie à moyen terme.

Après une longue discussion avec la direction, 4 syndicats ont donc refusé de prendre part au vote dont les 3 syndicats présents devant vous.

La stratégie de notre entreprise est incompréhensible pour nous, après une année 2024, en full production (127 000 véhicules produits), des heures supplémentaires à tire-larigot, des allongements d'horaires en veux-tu en voilà, justifiant de nombreuses alertes de l'inter-syndicale, voilà que la Sovab adopte une stratégie de baisse d'activité (113 000 véhicules prévus à ce jour pour 2025 donc 11% de moins) avec un arrêt de l'équipe de nuit et donc des pertes de salaire, mais également avec des suppressions d'emplois à la clef !

Notre inquiétude concerne Renault, les salariés Renault, mais aussi la Région, car, rappelons-le, Renault Sovab est à ce jour l'un des plus gros employeurs du secteur et plus précisément du bassin lorrain.

La perte des 705 salariés en intérim va avoir de graves conséquences sur la région car c'est autant de personnes qui vont se retrouver sans emploi

Cette décision aura également des impacts négatifs auprès de nos fournisseurs extérieurs, y compris au sein du Groupe Renault comme :

- Flins (arrêt de la nuit acté avec environ 60 intérimaires en moins, semaine 8 chômage pour certains...),
- Cléon (qui eux temporisent avec du surstock),
- BAOMARC (arrêt de la nuit et environ 50 % (soit 60) d'intérimaires sortis) ...
- et bien d'autres fournisseurs impactés...

Le ralentissement de l'usine a déjà des impacts sur l'activité de ces fournisseurs qui ont dû supprimer des emplois !

Page 2 sur 4

La stratégie de Renault est très critiquable. A titre d'exemple, l'intégration des différentes variantes (dont nos modèles Propulsion, Benne, Double-cabine) a été faite à nos yeux, trop tard dans le projet alors que nos PMI/PME en sont les principales demandeuses.

Dans un marché automobile très fluctuant, Renault s'en sort bien avec un Chiffre d'Affaires Renault en hausse en 2024 par rapport à 2023 (+1,8 %)

Les syndicats n'ont que faire de l'impact de cette décision sur les bénéfices du Groupe et l'actionnariat (...bénéfices records ces dernières années...avec une marge opérationnelle historique...); en revanche, nous sommes fortement préoccupés quant à l'avenir de l'emploi à Sovab, dans la région et nous y resterons toujours attentifs !

A ce jour, nous nous interrogeons également sur la position du Gouvernement, actionnaire à 15 % de RENAULT  
Comment l'état peut accepter cette décision et rester dans un mutisme le plus total. Les syndicats sont-ils les seuls à se préoccuper de la situation de l'emploi chez RENAULT ?

N'est-ce pas le rôle d'un actionnaire que de questionner les dirigeants sur la stratégie qu'ils adoptent ?

Nous craignons toujours une course à la flexibilité et à la performance qui se traduit par des projets sous-traités comme la Twingo...

**Surtout, n'oublions pas la déclaration de Renault selon laquelle :**

**«Le chemin est clair, Renault doit continuer à se transformer pour être encore plus agile, aller plus vite et gagner en productivité ainsi qu'en performance »  
N'en sommes-nous pas sur le chemin ?**

Comme aucune stratégie à plus de quelques mois ne nous a été présentée en CSE, nous ne pouvons qu'espérer que cette crise soit passagère et que rapidement l'usine retrouve son niveau de production.

Les salariés subissent lourdement les conséquences de ces décisions brutales et il est plus que temps que la Direction réfléchisse à des axes de développement de l'usine plus cohérents et protecteurs de l'activité et des salariés.

Les syndicats signataires de cette communication vont tout faire pour défendre la position des salariés et s'assurer de la pérennité du site même si nos moyens sont limités.

Voilà les grosses lignes que nous voulions partager ce jour avec vous

L'inter-syndicale FO, S.U.D. Automobile et CGT est maintenant disposée à répondre à vos questions.

**L'inter-syndicale**  
CGT Sovab  
S.U.D. Automobile  
FO Sovab



INTERSYNDICALE SOVAB BATILLY  
CGT Sovab / S.U.D. Automobile / F.O. Sovab

Date : 04/03/2025

Monsieur Marc FERRACCI

Ministre chargé de l'Industrie et de  
l'Énergie

SG-SIRCOM

Bureau de l'assistance et des technologies  
numériques  
teledoc 581

139 rue de Bercy

75572 Paris cedex 12

**Objet :** Impacts de la restructuration de Renault Sovab sur l'emploi et le tissu économique local

Monsieur le Ministre Délégué de l'Industrie,

Dans un contexte économique particulièrement difficile pour le secteur automobile, la stratégie de restructuration de l'usine Sovab de Renault pour 2024 et 2025 suscite de vives inquiétudes.

Après une année 2024 full production de 127 000 véhicules Master, des heures supplémentaires à outrance, 3 semaines de CP estivaux au lieu des 4 habituelles, une pression constante sur nos fournisseurs ayant pour résultat un stock démesuré (A ce jour : 37 154 VU dont 14 129 anciens modèles) .... malgré les multiples alertes de l'intersyndicale ;

Voilà qu'aujourd'hui notre objectif de production est limité sur 2025 à 113 000 Master avec une réorganisation incluant la suppression d'une équipe.

En 2025, c'est donc déjà une première vague d'environ 700 intérimaires qui dès ce mois de mars sont remerciés, et voient leur avenir devenir incertain.

Au-delà de ces pertes d'emploi directes, les répercussions sur les fournisseurs – notamment Renault Sandouville (-300), Renault Cléon (-80), mais aussi BAOMARC, Forvia, et bien

d'autres... – s'annoncent lourdes, menaçant plusieurs milliers d'emplois sur l'ensemble du bassin lorrain. De nombreuses familles se retrouvent ainsi en grande difficulté, dans un contexte où le tissu économique local se délite.

Par ailleurs, plusieurs centaines de travailleurs étrangers sont d'ores et déjà en situation précaire, fragilisant davantage l'équilibre social de notre territoire.

Face à cette situation alarmante, il est impératif pour nous que des actions soient mises en œuvre rapidement pour anticiper et atténuer les effets de cette restructuration sur l'emploi et le tissu économique local.

Par ailleurs, il est essentiel de rappeler que l'État, en tant qu'actionnaire à hauteur de 15 % du groupe Renault, doit prendre ses responsabilités et agir en conséquence. Son implication est cruciale pour préserver l'emploi et éviter un affaiblissement économique majeur du territoire.

Il est important également de rappeler que :

Renault a perdu 20% de son effectif France depuis 2016...

En 2024, avec une forte croissance, Renault a obtenu un résultat opérationnel et une position nette financière records (Résultats au-dessus des perspectives financières) ; ainsi qu'une Marge opérationnelle du Groupe historique en valeur absolue à 4,3 milliards d'euros.

En 2025, prenant en compte les incertitudes du marché, notamment en raison de l'impact de la réglementation sur les émissions de CO<sub>2</sub> en Europe (CAFE), Renault Group vise : Une marge opérationnelle du Groupe ≥ 7 % et un free cash-flow de ≥ 2 milliards d'euros....

Après avoir rencontré des élus locaux qui, tout autant que nous, s'interrogent sur l'avenir de notre bassin d'emploi et les mesures qui pourraient être mises en place pour amortir ce choc ; Il est impératif que des solutions concrètes soient rapidement envisagées afin d'éviter une crise sociale aux conséquences dramatiques.

Nous espérons donc pouvoir compter sur votre engagement et votre réactivité face à cette situation critique.

Restant à votre disposition pour toute rencontre ou échange à ce sujet, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre Délégué de l'Industrie, l'expression de nos salutations distinguées.

L'intersyndicale :

CGT Sovab – Joseph LAUCIELLO – 06.59.77.09.36

S.U.D. Automobile – Dominique LECLAIRE – 06.86.63.82.22

F.O. Sovab – Grégory PICCIAU – 06.65.52.16.28

Secrétaire du CSE : Monique THILLY – 06.81.39.31.81

Copie :

- Ministère du Travail - Mme Catherine WAUTRIN
- Ministère de l'Economie – M. Eric LOMBARD



INTERSYNDICALE SOVAB BATILLY  
CGT Sovab / S.U.D. Automobile / F.O. Sovab

Date : 04/03/2025

Monsieur Eric LOMBARD  
Ministère de l'Économie, des Finances et  
de la Souveraineté Industrielle et  
numérique

SG-SIRCOM  
Bureau de l'assistance et des technologies  
numériques  
teledoc 581

139 rue de Bercy  
75572 Paris cedex 12

Objet : Impacts de la restructuration de Renault Sovab sur l'emploi et le tissu économique local

Monsieur le Ministre de l'Économie,

Dans un contexte économique particulièrement difficile pour le secteur automobile, la stratégie de restructuration de l'usine Sovab de Renault pour 2024 et 2025 suscite de vives inquiétudes.

Après une année 2024 full production de 127 000 véhicules Master, des heures supplémentaires à outrance, 3 semaines de CP estivaux au lieu des 4 habituelles, une pression constante sur nos fournisseurs ayant pour résultat un stock démesuré (A ce jour : 37 154 VU dont 14 129 anciens modèles) .... malgré les multiples alertes de l'intersyndicale ;

Voilà qu'aujourd'hui notre objectif de production est limité sur 2025 à 113 000 Master avec une réorganisation incluant la suppression d'une équipe.

En 2025, c'est donc déjà une première vague d'environ 700 intérimaires qui dès ce mois de mars sont remerciés, et voient leur avenir devenir incertain.

Au-delà de ces pertes d'emploi directes, les répercussions sur les fournisseurs – notamment Renault Sandouville (-300), Renault Cléon (-80), mais aussi BAOMARC, Forvia, et bien d'autres... – s'annoncent lourdes, menaçant plusieurs milliers d'emplois sur l'ensemble du

Page 1 sur 2

bassin lorrain. De nombreuses familles se retrouvent ainsi en grande difficulté, dans un contexte où le tissu économique local se délite.

Par ailleurs, plusieurs centaines de travailleurs étrangers sont d'ores et déjà en situation précaire, fragilisant davantage l'équilibre social de notre territoire.

Face à cette situation alarmante, il est impératif pour nous que des actions soient mises en œuvre rapidement pour anticiper et atténuer les effets de cette restructuration sur l'emploi et le tissu économique local.

Par ailleurs, il est essentiel de rappeler que l'État, en tant qu'actionnaire à hauteur de 15 % du groupe Renault, doit prendre ses responsabilités et agir en conséquence. Son implication est cruciale pour préserver l'emploi et éviter un affaiblissement économique majeur du territoire.

Il est important également de rappeler que :

Renault a perdu 20% de son effectif France depuis 2016...

En 2024, avec une forte croissance, Renault a obtenu un résultat opérationnel et une position nette financière records (Résultats au-dessus des perspectives financières) ; ainsi qu'une Marge opérationnelle du Groupe historique en valeur absolue à 4,3 milliards d'euros.

En 2025, prenant en compte les incertitudes du marché, notamment en raison de l'impact de la réglementation sur les émissions de CO<sub>2</sub> en Europe (CAFE), Renault Group vise : Une marge opérationnelle du Groupe ≥ 7 % et un free cash-flow de ≥ 2 milliards d'euros....

Après avoir rencontré des élus locaux qui, tout autant que nous, s'interrogent sur l'avenir de notre bassin d'emploi et les mesures qui pourraient être mises en place pour amortir ce choc ; Il est impératif que des solutions concrètes soient rapidement envisagées afin d'éviter une crise sociale aux conséquences dramatiques.

Nous espérons donc pouvoir compter sur votre engagement et votre réactivité face à cette situation critique.

Restant à votre disposition pour toute rencontre ou échange à ce sujet, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre de l'Économie, l'expression de nos salutations distinguées.

L'intersyndicale :

CGT Sovab – Joseph LAUCIELLO – 06.59.77.09.36  
S.U.D. Automobile – Dominique LECLAIRE – 06.86.63.82.22  
F.O. Sovab – Grégory PICCIAU – 06.65.52.16.28  
Secrétaire du CSE : Monique THILLY – 06.81.39.31.81

Copie :

Ministère de l'Industrie – M. Marc FERRACCI  
Ministère du Travail - Mme Catherine VAUTRIN

Page 2 sur 2



INTERSYNDICALE SOVAB BATILLY  
CGT Sovab / S.U.D. Automobile / F.O. Sovab

Date : 04/03/2025

Madame Catherine VAUTRIN  
Ministre du Travail, de la Santé, des  
Solidarités et des Familles

14 Avenue Duquesne  
75350 PARIS SP 07

Objet : Impacts de la restructuration de Renault Sovab sur l'emploi et le tissu économique local

Madame la Ministre du Travail,

Dans un contexte économique particulièrement difficile pour le secteur automobile, la stratégie de restructuration de l'usine Sovab de Renault pour 2024 et 2025 suscite de vives inquiétudes.

Après une année 2024 full production de 127 000 véhicules Master, des heures supplémentaires à outrance, 3 semaines de CP estivaux au lieu des 4 habituelles, une pression constante sur nos fournisseurs ayant pour résultat un stock démesuré (A ce jour : 37 154 VU dont 14 129 anciens modèles) ... malgré les multiples alertes de l'intersyndicale ;

Voilà qu'aujourd'hui notre objectif de production est limité sur 2025 à 113 000 Master avec une réorganisation incluant la suppression d'une équipe.

En 2025, c'est donc déjà une première vague d'environ 700 intérimaires qui dès ce mois de mars sont remerciés, et voient leur avenir devenir incertain.

Au-delà de ces pertes d'emploi directes, les répercussions sur les fournisseurs – notamment Renault Sandouville (-300), Renault Cléon (-60), mais aussi BAOMARC, Forvia, et bien d'autres... – s'annoncent lourdes, menaçant plusieurs milliers d'emplois sur l'ensemble du bassin lorrain. De nombreuses familles se retrouvent ainsi en grande difficulté, dans un contexte où le tissu économique local se délite.

Par ailleurs, plusieurs centaines de travailleurs étrangers sont d'ores et déjà en situation précaire, fragilisant davantage l'équilibre social de notre territoire.

Page 1 sur 2

Face à cette situation alarmante, il est impératif pour nous que des actions soient mises en œuvre rapidement pour anticiper et atténuer les effets de cette restructuration sur l'emploi et le tissu économique local.

Par ailleurs, il est essentiel de rappeler que l'État, en tant qu'actionnaire à hauteur de 15 % du groupe Renault, doit prendre ses responsabilités et agir en conséquence. Son implication est cruciale pour préserver l'emploi et éviter un affaiblissement économique majeur du territoire.

Il est important également de rappeler que :

Renault a perdu 20% de son effectif France depuis 2016...

En 2024, avec une forte croissance, Renault a obtenu un résultat opérationnel et une position nette financière records (Résultats au-dessus des perspectives financières) ; ainsi qu'une Marge opérationnelle du Groupe historique en valeur absolue à 4,3 milliards d'euros.

En 2025, prenant en compte les incertitudes du marché, notamment en raison de l'impact de la réglementation sur les émissions de CO<sub>2</sub> en Europe (CAFE), Renault Group vise : Une marge opérationnelle du Groupe ≥ 7 % et un free cash-flow de ≥ 2 milliards d'euros....

Après avoir rencontré des élus locaux qui, tout autant que nous, s'interrogent sur l'avenir de notre bassin d'emploi et les mesures qui pourraient être mises en place pour amortir ce choc ; Il est impératif que des solutions concrètes soient rapidement envisagées afin d'éviter une crise sociale aux conséquences dramatiques.

Nous espérons donc pouvoir compter sur votre engagement et votre réactivité face à cette situation critique.

Restant à votre disposition pour toute rencontre ou échange à ce sujet, nous vous prions d'agréer, Madame la Ministre du Travail, l'expression de nos salutations distinguées.

L'intersyndicale :

CGT Sovab – Joseph LAUCIELLO – 06.59.77.09.36  
S.U.D. Automobile – Dominique LECLAIRE – 06.86.63.82.22  
F.O. Sovab – Grégory PICCIAU – 06.65.52.16.28  
Secrétaire du CSE : Monique THILLY – 06.81.39.31.81

Copie :

Ministère de l'Industrie – M. Marc FERRACCI  
Ministère de l'économie - M. Eric LOMBARD

Page 2 sur 2



Nancy, le 5 mars 2025

MADAME CATHERINE VAUTRIN  
MINISTRE  
MINISTÈRE DU TRAVAIL, DE LA SANTÉ, DES  
SOLIDARITÉS ET DES FAMILLES  
14 AVENUE DUQUESNE  
75350 PARIS SP 07

Madame la Ministre,

Je souhaite appeler votre attention quant à la situation inquiétante de la Société de Véhicules Automobiles de Batilly (SOVAB) qui a annoncé récemment la suppression des trois quarts de ses contrats intérimaires, soit plus de 700 emplois.

La SOVAB, filiale du Groupe Renault dont l'Etat est actionnaire à 15%, est un pilier de l'économie meurthe-et-mosellane en tant que premier employeur privé du département avec près de 3 000 salariés, sans compter un vaste réseau de fournisseurs gravitant autour de l'entreprise, tandis que l'usine de Batilly constitue l'un des fleurons industriels de notre territoire.

Le Département de Meurthe-et-Moselle a toujours su répondre présent en soutien au secteur industriel, par exemple encore récemment en investissant pour préserver la ligne capillaire fret qui dessert l'entreprise, le Groupe Renault annonçant alors l'augmentation du trafic ferroviaire en lien avec l'accroissement de la production d'utilitaires. La SOVAB produit notamment le nouveau Renault Master, déjà titré en 1998 et élu fourgon de l'année 2025 par le jury du « International Van Of The Year ».

Le 20 février dernier, le Groupe Renault annonçait par voie de presse une rentabilité record et une génération de trésorerie dépassant les perspectives financières 2024. Fort d'une marge opérationnelle historique à 7,6% du chiffre d'affaires, le Groupe proposera ainsi à son Assemblée générale, le 30 avril prochain, une augmentation des dividendes de +19%.

Dans ce contexte, l'annonce de la décision de mettre fin à plus de 700 contrats intérimaires mais également au travail de nuit dans certains secteurs de production (tôlerie, peinture, montage) ne peut qu'interpeller.

Cette décision brutale est bien sûr aussi et surtout synonyme de conséquences économiques et sociales lourdes pour les salarié.e.s concerné.e.s et leurs familles comme pour le territoire.

Je ne crois pas que le déclin industriel soit une fatalité.

C'est pourquoi je vous sollicite afin que le Gouvernement puisse engager dans les meilleurs délais une discussion stratégique avec le Groupe Renault permettant de dessiner des perspectives à court, moyen et long-terme de nature à conforter l'usine de Batilly.

Dans l'attente, j'appelle également de mes vœux à une mobilisation de France Travail afin de proposer un accompagnement individualisé à chaque intérimaire concerné.e afin de leur garantir un retour à l'emploi rapide.

Sachant pouvoir compter sur votre écoute et votre mobilisation et vous en remerciant par avance, je vous prie d'agréer, Madame la Ministre, l'expression de ma plus haute considération.

Bien à vous

Chaynesse KHIROUNI

- un vendredi chômé pour tous (sans perte de salaire pour le moment) ;

L'ensemble de ces décisions auront un impact social considérable :

- pour tout notre bassin d'emploi, principal bassin de vie des employés de la SOVAB.
- pour les intérimaires dont certains sont employés depuis des années et dont le départ est synonyme d'une perte de main-d'œuvre qualifiée pour la chaîne de production.
- pour les 400 intérimaires qui sont des travailleurs étrangers, principalement originaires d'Ukraine et de Somalie ravagés par la guerre et les violences. Principalement affectés à des tâches de fabrication de base, nombre d'entre eux sont des réfugiés politiques. Faut-il craindre le pire pour eux au regard des annonces du ministre Retailleau ?
- pour l'ensemble des acteurs économiques du secteur, dont les fournisseurs qui portent de nombreux emplois indirects ;
- pour les familles des employés ;

Plus globalement, nous sommes inquiets face à la précarité dans l'emploi qui s'installe sur tout le site de la SOVAB et qui menace tous les postes alors que la direction se veut rassurante et parle de « période de transition » et de « mesures provisoires ». Nombreux sont les employés de la SOVAB qui vont devoir ajuster leur niveau de vie et notamment se réorganiser face à la suppression du travail de nuit. La cellule familiale et les enfants seront impactés négativement par une telle réorganisation.

Ainsi, le Conseil Municipal veut par cette motion :

- apporter son soutien à l'ensemble des employés de la SOVAB,
- apporter son soutien aux actions syndicales organisées pour défendre les droits sociaux sur le site,
- rappeler à l'État, actionnaire, qu'il a le devoir de garantir les emplois et les salaires au regard des bénéfices du groupe Renault,
- demander la réintégration des intérimaires dès que possible, sur les chaînes de fabrication,
- demander l'accompagnement des intérimaires étrangers en situation complexe,
- réclamer, suite à la suppression de l'équipe de nuit, une adaptation au cas par cas des emplois pour les agents de la SOVAB en situations délicates (familles monoparentales, enfants handicapés, charges familiales...) pour l'aménagement d'horaires de travail sécurisant le fonctionnement de la cellule familiale,

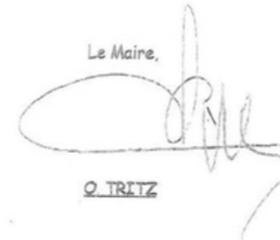
- demander à la direction de l'usine d'accélérer la diversification des modèles du véhicule (thermique et électrique) pour renforcer sa compétitivité sur le marché.
- demander que nos services publics (État, Collectivités locales et établissements publics...) achètent prioritairement des véhicules de marques françaises afin de soutenir nos usines de production dès lors qu'elles sont en France.

VOTE : Pour : 24  
Contre : 0  
Abstentions : 0

Fait et délibéré en séance lesdits jour, mois et an

Pour extrait certifié conforme,

Le Maire,

  
O. TRITZ



La secrétaire de séance,

  
E. BARTILET

Le Maire :

- certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte,
- informe que la présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif dans un délai de 2 mois à compter de la présente publication.



Nancy, le 5 mars 2025

MONSIEUR ERIC LOMBARD  
MINISTRE  
MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE, DES FINANCES ET DE  
LA SOUVERAINETÉ INDUSTRIELLE ET NUMÉRIQUE  
TÉLÉDOC 151  
139 RUE DE BERCY  
75012 PARIS

Monsieur le Ministre,

Je souhaite appeler votre attention quant à la situation inquiétante de la Société de Véhicules Automobiles de Batilly (SOVAB) qui a annoncé récemment la suppression des trois quarts de ses contrats intérimaires, soit plus de 700 emplois.

La SOVAB, filiale du Groupe Renault dont l'Etat est actionnaire à 15%, est un pilier de l'économie meurthe-et-mosellane en tant que premier employeur privé du département avec près de 3 000 salariés, sans compter un vaste réseau de fournisseurs gravitant autour de l'entreprise, tandis que l'usine de Batilly constitue l'un des fleurons industriels de notre territoire.

Le Département de Meurthe-et-Moselle a toujours su répondre présent en soutien au secteur industriel, par exemple encore récemment en investissant pour préserver la ligne capillaire fret qui dessert l'entreprise, le Groupe Renault annonçant alors l'augmentation du trafic ferroviaire en lien avec l'accroissement de la production d'utilitaires. La SOVAB produit notamment le nouveau Renault Master, déjà titré en 1998 et élu fourgon de l'année 2025 par le jury du « International Van Of The Year ».

Le 20 février dernier, le Groupe Renault annonçait par voie de presse une rentabilité record et une génération de trésorerie dépassant les perspectives financières 2024. Fort d'une marge opérationnelle historique à 7,6% du chiffre d'affaires, le Groupe proposera ainsi à son Assemblée générale, le 30 avril prochain, une augmentation des dividendes de +19%.

Dans ce contexte, l'annonce de la décision de mettre fin à plus de 700 contrats intérimaires mais également au travail de nuit dans certains secteurs de production (tôlerie, peinture, montage) ne peut qu'interpeller.

Cette décision brutale est bien sûr aussi et surtout synonyme de conséquences économiques et sociales lourdes pour les salarié.e.s concerné.e.s et leurs familles comme pour le territoire.

Je ne crois pas que le déclin industriel soit une fatalité.

C'est pourquoi je vous sollicite afin que le Gouvernement puisse engager dans les meilleurs délais une discussion stratégique avec le Groupe Renault permettant de dessiner des perspectives à court, moyen et long-terme de nature à conforter l'usine de Batilly.

Dans l'attente, j'appelle également de mes vœux à une mobilisation de France Travail afin de proposer un accompagnement individualisé à chaque intérimaire concerné.e afin de leur garantir un retour à l'emploi rapide.

Sachant pouvoir compter sur votre écoute et votre mobilisation et vous en remerciant par avance, je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma plus haute considération.

Bien sincèrement 

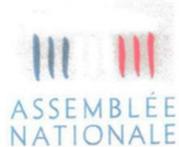
Chaynesse KHIROUNI

Le 6 mars 2025

**Question écrite au Ministre de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle : sur le naufrage organisé de la fabrication automobile française**

700  
Monsieur le Député interpelle Mr le Ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique sur le naufrage de la fabrication automobile française. Avec 25 000 emplois supprimés dans les 5 dernières années, des dizaines de fermetures d'usines et la perte de savoir-faire historiques, l'industrie automobile est en perdition alors que la France est pionnière et actrice mondiale majeure dans le secteur depuis 1889. Un exemple emblématique est celui de SOVAB, site de construction de l'entreprise Renault situé à Batilly (54), spécialisé dans la carrosserie et le montage, qui a récemment annoncé la suppression de 1000 emplois intérimaires sur les plus de 2000 travailleurs de l'usine. Cette suppression d'emplois équivaut à une baisse de 68 % des intérimaires, en très large majorité issue du bassin d'emploi local. Renault est le plus gros employeur privé du secteur mais aussi du département. L'activité du site emmène 10 000 emplois indirects sur la région, en prenant en compte les partenaires et les fournisseurs. C'est un véritable carnage social qui s'annonce. Pourtant, le groupe réalise de solides bénéfices : +1,8% en 2024 par rapport à 2023, avec une marge opérationnelle historique. Depuis 2022, le groupe touche aussi des aides d'Etat massives, montant jusqu'à 5 milliards d'euros. L'Etat français est d'ailleurs d'autant plus partie prenante de cette situation qu'il est actionnaire du groupe Renault à hauteur de 15%.

Monsieur le Député interroge donc Monsieur le Ministre sur les actions que le gouvernement compte mettre en place pour préserver les emplois sur ce site emblématique et précieux à l'équilibre territorial ainsi qu'à la souveraineté industrielle française. Monsieur le Député interroge Monsieur le Ministre sur les actions que le gouvernement compte mettre en place pour préserver les emplois de l'industrie automobile dans notre pays et l'alerte sur l'impérieuse nécessité de conditionner les aides publiques au maintien de l'emploi en France. Monsieur le Député interroge Monsieur le Ministre sur la manière dont le gouvernement compte orienter les aides publiques à la production française de véhicules électriques, alors que les dirigeants de l'automobile réclament des financements sans aucune contrepartie sociale et que la relance de la demande pourrait passer par des aides massives aux ménages les plus modestes. Enfin, Monsieur le Député interroge Monsieur le Ministre sur la réglementation des prix de l'électricité, qui pèsent sur le prix de la production de manière significative et qui pourrait être un levier efficace de relance de la compétitivité française dans le secteur. Monsieur le député interpelle Monsieur le Ministre : dans l'industrie automobile française, il faut d'urgence stopper l'hémorragie, organiser la bifurcation écologique, encourager une production localisée, ajustée aux besoins de la population, accessible financièrement et répondant aux impératifs environnementaux.



M. Thomas PORTES  
Mme. Alma DUFOUR  
Députés La France Insoumise - NFP

REPUBLIQUE FRANCAISE  
LIBERTE - EGALITE - FRATERNITE

À l'attention de M Eric LOMBARD  
Ministre de l'Economie, des Finances  
et de la Souveraineté Industrielle  
139 rue de Bercy  
75572 Paris CEDEX 12

À Paris, le 7 mars 2025

**Objet : Suppressions d'emplois sur le site automobile Renault de Batilly (54)**

Monsieur le Ministre,

Je vous interpelle par la présente sur la situation préoccupante du site industriel de Renault situé à Batilly, dans la région de Metz (57). Cette usine automobile, spécialisée dans la carrosserie et le montage, produisait jusqu'à il y a peu 720 véhicules de fabrication française, employant quelque 3000 travailleurs. Dans la région, il importe de nombreux fournisseurs et partenaires dans son activité et près de 10 000 emplois indirects. Le groupe Renault est ainsi le plus gros employeur privé du département. Récemment, au prétexte d'une stratégie de baisse de la production, l'entreprise a annoncé la suppression de plus de 700 postes intérimaires, pour leur large majorité issus du bassin d'emploi local. Après la suppression du travail de nuit, cette nouvelle réduction d'activité annonce un véritable carnage social, qui va précariser des centaines de travailleurs ainsi que leurs proches. Nombre d'entre eux sont par ailleurs étrangers, déjà fragilisés avec des familles à leur charge. Dans la région, l'usine de moteurs de Tremery de Stellantis a réduit par 5 ses effectifs en 20 ans. Celle de Borny, qui fabrique des boîtes de vitesse, a également divisé par 3,5 le nombre de ses salariés. L'usine de SOVAB est ainsi un acteur majeur, crucial pour l'équilibre territorial, devenu un vivier d'activité essentiel dans le bassin lorrain à la suite de la crise de la sidérurgie des années 80.

La décision de renvoyer presque 1/4 des travailleurs du site est d'autant plus incompréhensible qu'elle intervient dans un contexte de stabilité économique au sein du groupe Renault. La société réalise des bénéfices solides, avec un chiffre d'affaires en hausse de presque 2% par rapport à l'année dernière et une marge opérationnelle historique.

La responsabilité de l'Etat en la matière est triple. D'abord, l'Etat français détient 15% des parts de Renault, en faisant l'un des plus gros actionnaires du groupe. Ensuite, le gouvernement accorde chaque année des aides publiques au groupe, qui ont pu atteindre jusqu'à 5 milliards d'euros sans aucune contrepartie sociale et alors même que son effectif français a baissé de 20% depuis 2016. Enfin, le naufrage de la fabrication automobile française tient à l'échec des politiques publiques ultralibérales des dernières années. 25 000 emplois supprimés dans les 5 dernières années, des dizaines de fermetures d'usines et la perte de savoir-faire historiques : nous vous interpellons sur la nécessaire et possible relance du secteur. Conditionnement des aides publiques aux entreprises au maintien de

REPUBLIQUE FRANCAISE  
LIBERTE - EGALITE - FRATERNITE

l'emploi en France et à l'engagement environnemental, retour au tarif réglementé de l'électricité pour baisser les coûts de production, élèvement des droits de douane pour réduire l'écart entre le taux imposé par l'Europe (40%) et celui pratiqué par les Etats-Unis ou le Canada (100%)... Les leviers sont pourtant nombreux pour retrouver la compétitivité française et recouvrer sa souveraineté, dans un secteur où notre pays est pionnier et mondialement reconnu depuis près de 130 ans.

**Monsieur le Ministre, nous exigeons une action immédiate de la part de l'Etat décisionnaire et de l'Etat actionnaire pour maintenir les emplois du site industriel de Renault à Batilly, maintien qui relève d'un choix politique. Nous soutenons les revendications des salariés qui vous ont été adressées il y a peu dans un courrier signé des organisations syndicales représentatives et appuyé par de nombreux élus locaux.**

Nous nous tenons à votre entière disposition pour en échanger et vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, nos sincères salutations républicaines.

Thomas Portes, Député de Seine-Saint-Denis

Alma Dufour, Députée de Seine-Maritime

**SEANCE DU 26 FEVRIER 2025**

L'an deux mille vingt-cinq le vingt-six février, à 18 h 30, le Conseil Municipal de la commune de JARNY est assemblé en session ordinaire, au lieu habituel de ses séances, après convocation légale, sous la présidence de Monsieur Olivier TRITZ.

Étaient présents : TRITZ Olivier, BEAUGNON Catherine, MAGNOLINI Hervé, DE SOUZA Marielle, LAFOND Alain, WEY Denis, ANTOINE Pierre, BARILLET Evelyne, VACCANI Didier, CRESPIN Jean-Bernard, NOÉ Fabrice, BOULIER Monique, AUDINET Myriam, MEBARKI Sabine, COLOM Y VICENS Grégory, BESSEJERARI Julien, BAUDET Régis, DJEBEL Cussama.

Étaient représentés : ZANARDO Jacky donne pouvoir à ANTOINE Pierre, LUX Laëtita donne pouvoir à MAGNOLINI Hervé, NAVACCHI Joanne donne pouvoir à DE SOUZA Marielle, ZENNER GENDRE Sarah donne pouvoir à BESSEJERARI Julien, SORDETTI Anastasia donne pouvoir à TRITZ Olivier, THOMASSIN Jessy donne pouvoir à WEY Denis.

Étaient excusés : PIERRÉ Isabelle, DANTONEL Daniel, DYRMISHI Lucile, BERG-BRIOT Prescillia.

Était absente : TOURNEUR Véronique.

Secrétaire de séance : BARILLET Evelyne.

Le Maire certifie que la liste des délibérations examinées lors de cette séance a été affichée à la porte de la mairie le 3 mars 2025, que la convocation du Conseil avait été faite le 20 février 2025 et que le nombre des membres en exercice est de 29.

**MOTION POUR LE MAINTIEN DES EMPLOIS ET DES SALAIRES A LA SOVAB (9.4) :**

SOVAB (Société de Véhicules Automobiles de Batilly) est une filiale à 100% du constructeur RENAULT. L'État est le principal actionnaire de Renault (15%). Le site produit un véhicule utilitaire, le MASTER XDD de nouvelle génération, « désigné Véhicule utilitaire de l'année 2025 » mais dont les ventes ne décollent pas dans le contexte économique morose.

Le groupe Renault dégage des profits historiques selon la presse spécialisée et on peut lire également que le groupe connaît le redressement le plus rapide de l'histoire de l'automobile. Pour illustrer la situation, rappelons que les dividendes sont en augmentation de 640% en 2024, par rapport à 2023. Le groupe lui-même annonce dans ses communiqués relatifs à ses résultats de 2024 « une profitabilité record au 1<sup>er</sup> semestre 2024 ».

C'est dans ce contexte économique que le 30 janvier 2025, a été présenté un plan de réorganisation des emplois puis que le Comité Social et Économique s'est réuni le 10 février. Il a été annoncé :

- la fin de contrat pour 704 intérimaires (737 initialement) sur les 1135 employés par l'usine ;
- la fin de l'équipe de nuit avec la perte de 400 à 500 euros pour les salariés concernés ;

- un vendredi chômé pour tous (sans perte de salaire pour le moment).

L'ensemble de ces décisions auront un impact social considérable :

- pour tout notre bassin d'emploi, principal bassin de vie des employés de la SOVAB.
- pour les intérimaires dont certains sont employés depuis des années et dont le départ est synonyme d'une perte de main-d'œuvre qualifiée pour la chaîne de production.
- pour les 400 intérimaires qui sont des travailleurs étrangers, principalement originaires d'Ukraine et de Somalie ravagés par la guerre et les violences. Principalement affectés à des tâches de fabrication de base, nombre d'entre eux sont des réfugiés politiques. Faut-il craindre le pire pour eux au regard des annonces du ministre Retailleau ?
- pour l'ensemble des acteurs économiques du secteur, dont les fournisseurs qui portent de nombreux emplois indirects ;
- pour les familles des employés ;

Plus globalement, nous sommes inquiets face à la précarité dans l'emploi qui s'installe sur tout le site de la SOVAB et qui menace tous les postes alors que la direction se veut rassurante et parle de « période de transition » et de « mesures provisoires ». Nombreux sont les employés de la SOVAB qui vont devoir ajuster leur niveau de vie et notamment se réorganiser face à la suppression du travail de nuit. La cellule familiale et les enfants seront impactés négativement par une telle réorganisation.

Ainsi, le Conseil Municipal veut par cette motion :

- apporter son soutien à l'ensemble des employés de la SOVAB,
- apporter son soutien aux actions syndicales organisées pour défendre les droits sociaux sur le site,
- rappeler à l'État, actionnaire, qu'il a le devoir de garantir les emplois et les salaires au regard des bénéficiaires du groupe Renault,
- demander la réintégration des intérimaires dès que possible, sur les chaînes de fabrication,
- demander l'accompagnement des intérimaires étrangers en situation complexe,
- réclamer, suite à la suppression de l'équipe de nuit, une adaptation au cas par cas des emplois pour les agents de la SOVAB en situations délicates (familles monoparentales, enfants handicapés, charges familiales...) pour l'aménagement d'horaires de travail sécurisant le fonctionnement de la cellule familiale,

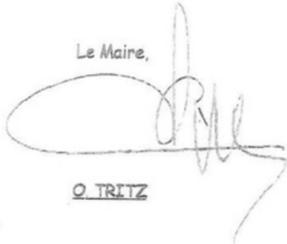
- demander à la direction de l'usine d'accélérer la diversification des modèles du véhicule (thermique et électrique) pour renforcer sa compétitivité sur le marché.
- demander que nos services publics (Etat, Collectivités locales et établissements publics...) achètent prioritairement des véhicules de marques françaises afin de soutenir nos usines de production dès lors qu'elles sont en France.

VOTE : Pour : 24  
Contre : 0  
Abstentions : 0

Fait et délibéré en séance lesdits jour, mois et an

Pour extrait certifié conforme,

Le Maire,



O. TRITZ



Le secrétaire de séance,



E. BARTJLET

Le Maire :

- certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte,
- informe que la présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif dans un délai de 2 mois à compter de la présente publication.

### Effectifs Renault Group\*

<b>M E T A L L U R G I E</b>	<b>RSAS</b>	16729	
	<b>SOVAB</b>	1164	
	<b>SFKI</b>	382	
	<b>REMAKERS</b>	206	
	<b>ACI VILLEURBANNE</b>	119	
	<b>AMPERE sas</b>	2219	
	<b>AMPERE ST</b>	1755	
	<b>AMPERE CLEON</b>	2973	
	<b>AMPERE ELECTRICITY</b>	1900	
	<b>ALPINE DIEPPE</b>	363	
	<b>ALPINE CARS</b>	215	
	<b>ALPINE F1</b>	122	
	<b>QSTOMIZE</b>	302	
<b>SYNTEC</b>	<b>RENAULT DIGITAL</b>	266	
<b>COMMERCE</b>	<b>SODICAM</b>	447	
<b>BANQUE</b>	<b>Mobilize Financial Service</b>	1922	
<b>SERVICE AUTO</b>	<b>RRG</b>	3397	
<b>* Chiffres direction 2024</b>		<b>Total</b>	<b>38286</b>

### Séances de travaille supplémentaire de l'année 2024

Week-end des semaines :

S 02 : samedi et dimanche soir.

S 03 : samedi et dimanche soir.

S 04 : samedi et dimanche soir.

S 05 : samedi et dimanche soir.

S 06 : samedi et dimanche soir.

S 07 : samedi et dimanche soir.

S 08 : samedi et dimanche soir.

S 09 : samedi et dimanche soir.

S 10 : samedi et dimanche soir.

S 11 : samedi et dimanche soir.

S 12 : samedi et dimanche soir.

S 14 : samedi et dimanche soir.

S 15 : samedi et dimanche soir.

S 16 : samedi et dimanche soir.

S 18 : samedi et dimanche soir.

S 19 : samedi.

S 22 : samedi et dimanche soir.

S 24 : samedi et dimanche soir.

S 25 : samedi et dimanche soir + SD retouche.  
(Avec effectifs supplémentaire de la région du nord)

S 28 : samedi et dimanche soir + SD retouche.

S 29 : samedi et dimanche soir + SD retouche.

S 30 : samedi .

S 31 : Retouche du lundi 29 juillet au 2 aout.

S 32 : Retouche le samedi.

S 34 : Tôlerie du lundi 19 aout au mardi 20 aout.

Peinture du lundi 19 aout au mardi 20 aout.

Montage le mardi 20 aout.

S 36 : samedi et dimanche soir + SD retouche.

S 37 : samedi et dimanche soir + SD retouche.

S 38 : samedi et dimanche soir + SD retouche.

S 41 : samedi et dimanche soir + SD retouche.

S 42 : samedi et dimanche soir + SD retouche.

S 44 : samedi et dimanche soir + SD retouche.

S 45 : samedi et dimanche soir + SD retouche.

S 46 : samedi et dimanche soir + SD retouche.

S 47 : samedi et dimanche soir + SD retouche.

S 48 : samedi et dimanche soir + SD retouche.

S 49 : samedi et dimanche soir + SD retouche.

Pour l'année 2024 nous avons fait 68 séances d'heures supplémentaires et 3 semaines de congé d'été au lieu de 4 semaines pour les années précédente.

## Séances de travail de jours férié en heure Supplémentaires.

01 avril (paques)

08 mai ( armistice 1945)

09 mai ( ascension)

11 mai (pont de l'ascension)

01 novembre (tousaint)

11 novembre ( armistice 1918)

Nous avons travaillé 6 jours férié en heures  
supplémentaires.

### Heures supplémentaires liées aux samedis

FAITES LES SAMEDIS													
SOVAB	JANVIER	FÉVRIER	MARS	AVRIL	MAI	JUIN	JUILLET	AOÛT	SEPTEMBRE	OCTOBRE	NOVEMBRE	DÉCEMBRE	ANNEE
APW	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DTDD	382	546	651	534	137	585	385	371	627	454	493	329	5 492
FINANCIER	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DIRECTION	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
S.R.H	64	54	82	32	20	67	52	84	108	69	124	92	847
COMMUNICATION	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ESIL	-	-	-	-	7	7	6	4	-	6	-	-	23
GEOMETRIE USINE	45	33	41	23	21	21	10	28	25	4	-	-	209
DIRECTION TECH	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DIVD	130	170	200	233	104	116	137	122	179	75	115	70	1 650
<b>TOTAL</b>	<b>621</b>	<b>801</b>	<b>974</b>	<b>822</b>	<b>247</b>	<b>796</b>	<b>589</b>	<b>608</b>	<b>806</b>	<b>529</b>	<b>608</b>	<b>491</b>	<b>8 228</b>
FAB TOLERIE	945	1 556	1 632	1 430	241	1 548	1 241	425	2 207	1 120	1 983	776	13 104
MAINT.TOL	159	220	138	192	38	241	188	175	293	148	46	127	1 965
FAB PEINTURE	430	642	722	566	158	656	711	367	718	608	937	448	6 962
MAINT PEINTURE	48	81	77	53	26	101	117	135	143	70	38	84	973
FAB MONTAGE	1 317	1 875	2 666	1 983	939	2 790	2 447	1 136	2 351	2 032	2 548	2 341	24 424
MAINT.MONTAGE	57	88	89	105	5	89	101	77	127	45	44	126	950
D.L.I	663	692	863	767	452	942	731	540	1 383	886	913	817	9 856
QUALITE	448	715	892	630	305	812	590	341	1 204	779	796	547	8 059
<b>TOTAL FAB</b>	<b>3 803</b>	<b>5 480</b>	<b>6 774</b>	<b>5 375</b>	<b>2 095</b>	<b>6 748</b>	<b>5 719</b>	<b>2 808</b>	<b>7 862</b>	<b>5 426</b>	<b>7 183</b>	<b>4 930</b>	<b>64 201</b>
<b>TOTAL MAINT</b>	<b>264</b>	<b>389</b>	<b>304</b>	<b>350</b>	<b>68</b>	<b>431</b>	<b>406</b>	<b>387</b>	<b>543</b>	<b>263</b>	<b>128</b>	<b>337</b>	<b>3 890</b>
<b>TOTAL SOVAB</b>	<b>4 069</b>	<b>6 070</b>	<b>8 051</b>	<b>6 547</b>	<b>2 411</b>	<b>7 974</b>	<b>6 714</b>	<b>3 803</b>	<b>6 297</b>	<b>8 043</b>	<b>5 758</b>	<b>5 758</b>	<b>76 333</b>

### Heures supplémentaires liées aux dimanches et lundi (0h à 5h20)

FAITES LE DIMANCHE ET LUNDI DE 00H00 A 05H20													
SOVAB	JANVIER	FÉVRIER	MARS	AVRIL	MAI	JUIN	JUILLET	AOÛT	SEPTEMBRE	OCTOBRE	NOVEMBRE	DÉCEMBRE	ANNEE
PERI/SPR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
FAB Commune	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DTDD	-	43	21	11	7	-	-	-	-	-	-	-	82
GEOMETRIE USINE	-	-	-	-	-	-	-	8	-	-	-	-	8
DIVD	-	43	21	11	7	-	-	-	-	-	-	-	90
<b>TOTAL</b>	<b>1 309</b>	<b>1 173</b>	<b>1 071</b>	<b>1 087</b>	<b>490</b>	<b>1 018</b>	<b>546</b>	<b>255</b>	<b>1 114</b>	<b>1 009</b>	<b>1 018</b>	<b>966</b>	<b>10 855</b>
FAB TOLERIE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MAINT.TOL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16
FAB PEINTURE	361	582	557	635	348	581	626	97	764	619	798	602	6 572
MAINT PEINTURE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
FAB MONTAGE	584	687	591	890	548	784	626	124	654	741	870	697	7 795
MAINT.MONTAGE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
D.L.I	329	432	509	546	335	700	503	80	516	574	607	680	5 811
QUALITE	141	149	101	192	96	165	11	11	358	231	281	316	2 051
<b>TOTAL FAB</b>	<b>2 523,49</b>	<b>3 022,73</b>	<b>2 890</b>	<b>3 350</b>	<b>1 817</b>	<b>3 247</b>	<b>2 312</b>	<b>566</b>	<b>3 405</b>	<b>3 174</b>	<b>3 574</b>	<b>3 262</b>	<b>33 088</b>
<b>TOTAL MAINT</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>16</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>16</b>
<b>TOTAL SOVAB</b>	<b>2 523,49</b>	<b>3 065,27</b>	<b>2 891</b>	<b>3 351</b>	<b>1 824</b>	<b>3 247</b>	<b>2 327</b>	<b>566</b>	<b>3 405</b>	<b>3 174</b>	<b>3 574</b>	<b>3 262</b>	<b>33 190</b>

### Résultats sécurité

- 6 AT avec arrêt :

### Peinture :

02/12/2024 UET 3A : Embauché, douleur cheville droite, a loupé une marche en descendant de la ligne aérienne.

MONTAGE		6	
PE	1	19	
TOLERIE		4	
PEINTURE		5	
QUALITE		7	1
SRH		4	
<b>Total sur DEC.</b>	<b>2</b>	<b>76</b>	<b>1</b>

### Prêts : 2 personnes

<b>GUYANCOURT</b>
Corporate Technical Leader Carryover (CTL Carryover)
<b>Renault Villiers Saint Frédéric</b>
Chef de Projet Adaptations/ 3 OP Projet XDD

### Empruntés : 13 emprunts

- 7 de FLINS (1 tech. maintenance/1 Organisateur Industriel/2 CI/1 retoucheur/1 CU et 1 CA Logistique) /
- 6 de Sandouville (1 OI/2 contrôleurs/1 retoucheur/1 CA Montage/ 1 analyste géo)

### Personnel détaché sur les projets

A actualiser

	APR	MOS	TOTAL
Démarrage	423	45	468

### Heures supplémentaires avec les samedis

AVEC LES SAMEDIS													
SOVAB	JANVIER	FÉVRIER	MARS	AVRIL	MAI	JUIN	JUILLET	AOÛT	SEPTEMBRE	OCTOBRE	NOVEMBRE	DÉCEMBRE	ANNEE
APW	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DTDD	498	707	751	660	452	775	542	521	726	666	936	564	7 818
FINANCIER	17	6	-	22	6	5	-	-	3	-	-	-	60
DIRECTION	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
S.R.H	100	78	110	65	72	91	96	253	110	94	172	127	1 367
COMMUNICATION	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ESIL	3	-	-	-	12	9	30	4	-	9	7	-	53
GEOMETRIE USINE	125	140	141	124	68	109	84	88	86	75	41	36	1 126
DIRECTION TECH	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
P.E	163	185	200	258	206	116	177	187	179	87	172	104	2 083
<b>TOTAL</b>	<b>906</b>	<b>1 116</b>	<b>1 201</b>	<b>1 128</b>	<b>816</b>	<b>1 105</b>	<b>928</b>	<b>1 053</b>	<b>1 105</b>	<b>931</b>	<b>1 328</b>	<b>832</b>	<b>12 647</b>
FAB TOLERIE	2 184	2 945	2 883	3 291	1 913	2 876	3 033	956	3 685	2 566	4 963	1 927	33 221
MAINT.TOL	386	341	261	366	302	329	434	309	343	276	139	216	3 721
FAB PEINTURE	1 078	1 546	1 631	1 836	1 513	1 404	1 844	752	1 551	1 504	2 900	1 402	18 072
MAINT PEINTURE	185	206	225	261	414	215	371	289	238	360	125	284	3 152
FAB MONTAGE	3 189	3 784	4 793	5 000	3 992	4 901	4 446	1 900	3 687	3 797	8 172	4 316	51 801
MAINT.MONTAGE	195	200	247	252	282	159	193	159	200	143	114	225	2 300
D.L.I	1 303	1 428	1 663	1 962	1 719	2 035	2 005	935	2 595	2 186	3 121	2 136	23 148
QUALITE	708	1 003	1 142	1 146	1 266	1 538	1 106	503	1 643	1 326	1 700	1 131	14 252
<b>TOTAL FAB</b>	<b>8 982</b>	<b>10 709</b>	<b>12 113</b>	<b>13 234</b>	<b>10 403</b>	<b>12 843</b>	<b>12 430</b>	<b>5 045</b>	<b>13 120</b>	<b>11 379</b>	<b>26 857</b>	<b>10 973</b>	<b>141 495</b>
<b>TOTAL MAINT</b>	<b>756</b>	<b>746</b>	<b>793</b>	<b>879</b>	<b>878</b>	<b>703</b>	<b>998</b>	<b>737</b>	<b>761</b>	<b>779</b>	<b>879</b>	<b>725</b>	<b>8 223</b>
<b>TOTAL SOVAB</b>	<b>10 054</b>	<b>12 571</b>	<b>14 066</b>	<b>15 242</b>	<b>12 197</b>	<b>14 651</b>	<b>14 960</b>	<b>6 836</b>	<b>15 096</b>	<b>13 080</b>	<b>22 543</b>	<b>12 529</b>	<b>163 588</b>