

Quand PSA et Renault font route hors de France



Les deux constructeurs français jouent la carte de l'exil et du dumping social pour maintenir à flot leur rentabilité.

L'automobile, qui pèse 6,4 % du PIB et 10 % de la production industrielle nationale, est un secteur structurant et symbolique. Depuis le début de la crise, les élus se penchent à son chevet pour mieux prendre le pouls de l'emploi. Et ce n'est pas fameux. De Continental à New Fabris : travailleurs et territoires sont passés à la casse... Les délocalisations, un temps sous-estimées, sont l'une des raisons du marasme. Car tandis que la production des constructeurs français recule dans l'Hexagone, elle décolle à l'étranger.

31 % des véhicules seulement fabriqués en France

Selon le comité des constructeurs français d'automobiles, Renault et PSA ont fabriqué 31 % de leurs véhicules en France en 2009. Soit 690 000 voitures au premier semestre 2009, contre 1,54 million au premier semestre 2005. Dans le détail, PSA est devant Renault. La marque au lion fabrique un véhicule sur trois en France, contre un sur cinq pour le losange, dont l'État est pourtant actionnaire. Si Sarkozy s'en offusque, l'écart n'est pas nouveau : « *Nous avons simplement commencé notre internationalisation avant PSA* », explique-t-on chez Renault. Mais la marque au lion n'est pas vraiment en reste. L'usine de Kaluga (Russie), qui commencera à produire en avril, fera mathématiquement baisser en 2010 la part de la production française de PSA.

Car, les constructeurs ont la même stratégie. Les sites de production sont choisis en fonction de la rentabilité du véhicule. Du coup, la tendance veut que les véhicules à forte marge soient assemblés en France, ou la production coûte plus cher. Les ventes des grosses gammes ayant dégringolé, le site de Sandouville, par exemple, qui fabrique la Laguna et la Vel Satis, tourne au ralenti. À l'inverse, les voitures à faible marge sont montées en Europe de l'Est. La Twingo en Slovénie, la 207 en Slovaquie : ces best-sellers bon marché tractent la production d'Europe de l'Est. Ils sont ensuite en partie rapatriés vers la France pour y être vendus.

Malgré le surcoût dû au transport, le dumping social dope leur rentabilité. Selon le rapport des états généraux de l'industrie, sur un véhicule vendu 14 000 euros, on observe un écart de coût de production de 10 % entre la France et l'Europe de l'Est, dont 400 euros de différence de salaires, 250 euros de taxe professionnelle et 750 euros de charges sociales.

Puisque l'intensification du travail atteint actuellement ses limites, la pression sur le salariat est la nouvelle recette à la mode. La semaine dernière, au Salon de l'automobile de Genève, les PDG de Renault et de PSA ont entonné en chœur le vieux refrain du « *il y a trop de taxes en France* ». C'est ce qui s'appelle ne pas réinventer la roue.

Mehdi Fikri