

Une voie s'ouvre pour la petite voiture *Made in France*

AUTOMOBILE Alors que Renault et PSA réduisent les effectifs, la hausse du prix du pétrole et des salaires à l'Est milite pour la relocalisation.

« **H**ors de question de laisser des groupes comme Renault détruire des emplois dans des territoires français et, en plus, aller les transférer dans des pays comme la Roumanie, la Turquie ou la Chine. » Laurent Wauquiez n'a pas ménagé ses propos, début septembre, après l'annonce des 1 000 suppressions de postes à l'usine Renault de Sandouville. Pour le secrétaire d'Etat à l'Emploi, il y a urgence : les mêmes craintes de licenciements pèsent sur Flins, autre site de la marque, qui avait déjà annoncé cet été la réduction de 5 000 postes en Europe. Peugeot Citroën compte, lui, supprimer 700 emplois d'intérimaires à Poissy. Incompréhensible, quand on sait que ces deux usines produisent des 207 et des Clio, les deux modèles des constructeurs français les mieux à même de profiter du bonus écologique.

Guerre des prix

Peugeot et Renault sont face à une équation délicate. D'un côté, la contrainte industrielle née de la demande : avec la hausse du carburant, les taxes sur les véhicules polluants et la baisse du pouvoir d'achat, le consommateur français se rue sur les petites voitures, moins chères et à faibles marges. De l'autre, la colère de l'opinion dès que des emplois disparaissent dans l'Hexagone, où les coûts de main-d'œuvre sont élevés. Insoluble, cette équation ? Les Français peuvent-ils rapatrier la fabrication de petites voitures, alors que la tendance est inverse ? Bercy, qui s'active pour que Renault fabrique ses futures voitures électriques à Sandouville, veut y croire. Renault, Peugeot et Citroën ont pourtant cessé depuis plusieurs années de



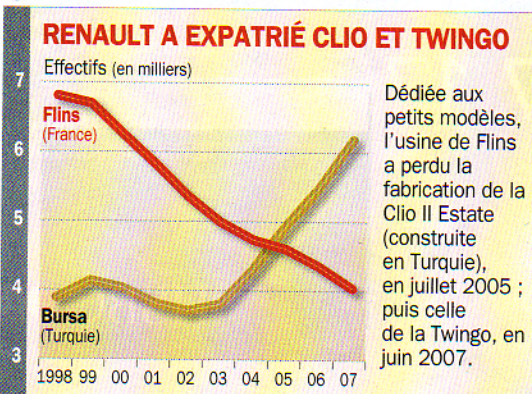
produire en France leurs modèles les plus petits, comme la Twingo, la 107 et la C1. « Pour l'entrée de gamme, la compétition est féroce, constate Yann Lacroix, responsable des études sectorielles à Euler Hermes Sfac. Il y a une guerre des prix, qui démarrent à 8 000 euros. Si les constructeurs veulent préserver leur marge, ils sont obligés de produire dans des pays à bas coûts. »

Transport ferroviaire de Peugeot 207, à Poissy (Yvelines). PSA veut supprimer 700 emplois d'intérimaires sur le site.

A l'Est, la main-d'œuvre coûte deux fois et demie moins cher qu'en France, soit environ 500 euros d'économies par véhicule. On comprend dès lors pourquoi la C3 Picasso, dévoilée au prochain Mondial de l'automobile, sera produite à Trnava (Slovaquie). Les constructeurs affirment aussi toujours fabriquer au plus près de leur clientèle, donc également à l'Est, pour économiser sur le transport. Un faux argument, selon Bruno Lemerle, représentant CGT chez PSA : « Les pays de l'Est représentent à peine 10% du marché européen. Et Kolín, en République tchèque, c'est aussi près de certaines villes de France que Perpignan ! »

Contraintes logistiques

Néanmoins, il reste des raisons d'être optimiste. Notamment à cause du prix de la logistique, jusqu'à 10% du coût de revient d'une voiture. Car si l'économie sur les salaires est anéantie par les frais de trans-



port, les constructeurs auront intérêt à relocaliser en France. Or les coûts logistiques ont augmenté de 7% cette année. Et avec un baril de pétrole qui devrait rester cher... « Il est donc normal de tendre à fabriquer les voitures là où on les vend, remarque Patrick Labilloy, directeur du système de production chez Peugeot Citroën. C'est valable pour le

Peugeot affirme que la baisse d'effectifs à Poissy est provisoire.

marché russe, mais aussi pour l'Europe de l'Ouest. »

Et pendant que le prix du transport augmente, l'écart entre salaires de l'Est et de l'Ouest diminue. « En République tchèque, les négociations salariales sont à deux chiffres », dit Bruno Lemerle. Produire en France n'est plus absurde. Peugeot affirme du reste que la baisse des effectifs à

Poissy est provisoire. De là à imaginer de petits modèles sortant à nouveau des chaînes françaises... « Je ne vois pas d'impossibilité technique à le faire, répond Patrick Labilloy. Pour le moment, les volumes en France sur l'entrée de gamme ne le justifient pas. Si le marché devenait très important, cela serait probablement rentable. »

Héloïse Bolle