

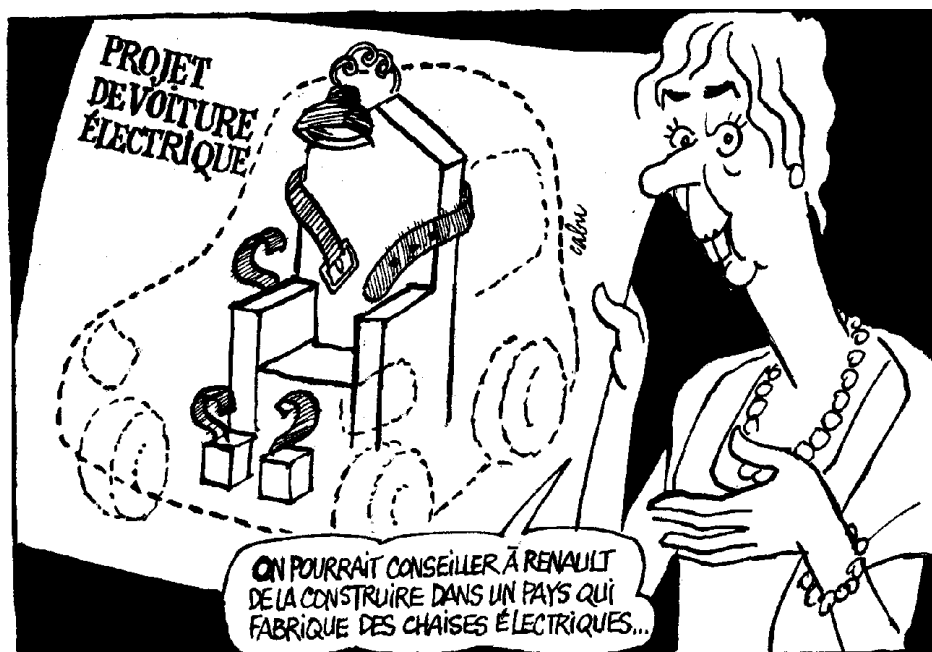
Ces délocalisations qui font déjanter Renault

Cinq mois pour obtenir un twingo : brillant résultat de la politique du groupe.

Le Canard enchaîné N°4634 mercredi 19 août 2009

SI vous voulez faire craquer un concessionnaire Renault, commandez-lui une Twingo. Primo, il n'en a pas en magasin. Deuzio, il va devoir mentir comme un arracheur de dents, en vous promettant une livraison sous trois mois. Tertio, lorsque vous repointerez le nez, il lui faudra avouer que le délai d'attente, en fait, c'est plutôt cinq mois.

Acheter une Twingo, aujourd'hui, c'est un peu comme passer commande d'une Trabant du temps de l'Allemagne de l'Est: il faut savoir ronger son frein. La seule usine qui en fabrique se trouve en Slovaquie, à Novo Mesto, mais ses chaînes sont saturées. Un comble, alors que les trois usines que Renault conserve encore en France — Douai (Nord), Flins (Yvelines) et Sandouville (Seine-Maritime) — tournent au ralenti. Le constructeur français, dont l'État possède 15 % des actions, ne produit plus qu'un tiers de ses voitures dans l'Hexagone! Par comparaison, le groupe privé PSA, qui assemble toujours la moitié de ses véhicules sur le territoire national, passerait presque pour une entreprise patriotique.



Société d'import-export

La délocalisation massive a commencé voilà bientôt vingt ans. Jusqu'au milieu des années 90, la Twingo était montée à Flins. Mais Renault décide de délocaliser en Slovaquie pour «fabriquer les voitures là où on les vend». Le constructeur jure alors, la main sur le cœur, que, s'il délocalise, ce n'est pas pour diminuer les coûts de main-d'œuvre, mais pour placer ses pions sur les marchés à forte croissance. Résultat : aujourd'hui, sur les 132 416 Twingo assemblées chaque année en Slovaquie, plus de la moitié est réimportée en France. Taillée, à l'origine, pour le marché national, la Twingo profite à fond de la « prime à la casse », créée en décembre dernier et qui sera supprimée, en principe, le 31 décembre prochain.

Grâce à ce bonus de 1 000 euros offert par l'État pour inciter à se débarrasser des vieilles bagnoles et à en acheter des neuves, le marché français a retrouvé quelques couleurs. En mai 2009, malgré la crise, les ventes ont fait un bond de 13 % par rapport au même mois de l'année précédente, Cette embellie n'a pas que des avantages: elle creuse encore un peu plus notre déficit commercial et, en France, l'emploi ne s'en porte pas mieux. En outre, ces transports massifs de voitures neuves ne sont guère grenello-compatibles... Surtout, cette politique n'a pas empêché le groupe Renault d'afficher, au 1er semestre 2009, une perte de 2,7 milliards et une marge opérationnelle négative.

Personne ne l'a oublié : en février dernier, sur fond de krach boursier, les firmes automobiles ont crié misère auprès de Sarkozy et le gouvernement leur a consenti, contre l'engagement de ne plus délocaliser, un prêt de 6 milliards d'euros. Un marché de dupes. Comme le fait remarquer un expert du secteur auto, « chez Renault, ils ont déjà délocalisé tout ce qui pouvait l'être ». Et d'égrener : « La Twingo en Slovaquie, la Logan et la

Sandero en Roumanie, la Mégane et la Clio Estate en Turquie et en Espagne, avec, en prime, pour ce pays, la Modus. »

Le droit de l'actionnaire

Quant à relocaliser en France, il n'y a que Frédéric Lefebvre, porte-parole de l'UMP, pour y croire. Le 20 mars dernier, peu après la signature du fameux « pacte auto », Renault annonce fièrement le rapatriement à Flins de la production slovène de ses Clio Campus. Lefebvre s'ébaubit: « *Une entreprise comme Renault, qui est aidée, annonce qu'elle relocalise dans notre pays la production d'un de ses véhicules, il y a 400 emplois à la clef.* » A deux détails près. D'abord, la firme ne crée aucun emploi puisqu'elle se contente de réaffecter à Flins les ouvriers en chômage partiel. Ensuite, ce « *réajustement* » ne durera que cinq mois, le temps de soulager l'usine slovène de Novo Mesto. Une fois la demande épongée, les Clio Campus seront de nouveau produites à l'étranger et, en partie, réimportées en France.

Pourquoi cette frénésie délocalisatrice? En guise de réponse, « *Le Canard* » a eu droit, de la part du service de presse de la Régie, à ce résumé de la « stratégie industrielle » : « *Renault est un constructeur français qui se développe à l'international (sic), et il a pour objectif de produire au plus près des marchés,* » En fait, le pédégé de Renault, Carlos Ghosn, l'a reconnu « *Ça coûte 10 % plus cher de construire en France que dans les pays de l'Est.* » Air connu, nos ouvriers coûtent trop cher..

Même la matière grise a été délocalisée: 34 % des 17 800 ingénieurs Renault phosphorent désormais à l'étranger. Contre 6 % chez PSA. Un virage amorcé par un patron de gauche, Louis Schweitzer. Dans son bouquin « *Mes années Renault* » (Gallimard, 2007), l'ancien directeur de cabinet de Fabius à Matignon, qui tenait les rênes du groupe, en 1996, lors de sa privatisation, n'y allait pas par quatre chemins : « *Les actionnaires n'ont aucun devoir. En revanche, ils ont tous les droits.* »

Pour redresser le taux de rentabilité, Renault s'est recentré sur les activités à forte valeur ajoutée, en refilant le reste à des sous-traitants. Un délestage massif: le constructeur ne fabrique plus aujourd'hui que 15 % des pièces de ses voitures, contre 75 % au début des années 80. « *Cette logique qui vise à ne garder que la partie noble, c'est-à-dire le moteur, la boîte de vitesses et le châssis, on l'a poussée encore plus loin que les autres* », confie un ingénieur du technocentre Renault de Guyancourt. Ce qui aboutit parfois à des situations ubuesques. Comme, en avril 2008, lorsque la firme est obligée de racheter, parce qu'elle a fait faillite, la fonderie de Cléon (Seine-Maritime), dont elle s'était débarrassée dix ans plus tôt.

Pour rendre la mariée plus belle, Carlos Ghosn s'est fixé comme objectif d'acheter 50 % des pièces dans les pays à bas coût. C'est ainsi que des sous-traitants sont chaudement encouragés à s'implanter à l'Est, en échange de contrats d'exclusivité.

Piquant, quand on se rappelle les propos de Sarkozy, à Douai, le 4 décembre 2008 : « *L'État est prêt à tout faire pour sauver l'industrie automobile. Mais je ne suis pas d'accord pour aider des entreprises qui continueraient de délocaliser leurs activités à l'étranger ou qui pousseraient leurs fournisseurs à se délocaliser.* » Mais, au fait, pourquoi l'Etat, principal actionnaire de Renault, n'a-t-il pas serré plus tôt le frein à main des délocalisations? Voilà encore une question qui ne brûle pas de fioul...

Jérôme Canard

RENAULT est passé maître dans l'art de siphonner les subventions de l'État. La firme emploie même des spécialistes dont le seul boulot consiste à obtenir ces aides.. Le constructeur refuse de fournir au « Canard » le montant des subventions empochées. Dans le creux de l'oreille, un initié avoue que la consigne est de couvrir tout nouvel investissement, à hauteur de 10 %, par des deniers publics.

État, Union européenne, collectivités locales.., tout le monde est prié de cracher au bassinet. La Région Haute Normandie vient ainsi de mettre sur la table un prêt de 12 millions d'euros, à taux zéro, remboursable en six ans, pour que Renault continue de faire tourner son usine de Cléon. Le royaume du Maroc va, pour sa part, verser, d'ici à 2010, quelque 70 millions d'euros pour la mise en route de la future usine de Tanger, où sera fabriquée, entre autres, la Logan. En Roumanie, c'est une aide de 28 millions d'euros que Renault va recevoir pour la construction d'un centre d'essais. Quant à Dacia, la filiale roumaine de Renault, qui avait épuisé son quota de subventions, elle a carrément créé une sous-filiale juste pour remettre à zéro le compteur des aides...