



## CORONAVIRUS

## Les constructeurs sous la pression de Bercy

PSA et Renault ont accepté le principe d'une charte de bonne conduite avec leurs fournisseurs

## ANALYSE

La scène se déroule à Bercy. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances, a réuni, lundi 25 mai, son équipe « plan automobile », à pied d'œuvre depuis des semaines, pour les ultimes réglages. Dans trente-six heures, le président Macron annoncera les mesures de sauvegarde du secteur.

« On va rompre avec trente années où on a massivement délocalisé l'industrie automobile, assène le ministre. C'était peut-être très bien pour les entreprises, mais le coût national est prohibitif et, collectivement, on est perdants. Je ne veux plus de sous-traitants qui délocalisent sur ordre pour faire gagner un centime d'euro par pièce à leur client. Les grandes entreprises doivent se sentir solidaires des sous-traitants beaucoup plus qu'elles ne le sont aujourd'hui. »

« La charte de bonne conduite donneurs d'ordre-fournisseurs qui va être mise en place, c'est quand même une première dans l'industrie automobile », souligne un conseiller. « C'est bien sur les principes, répond M. Le Maire, mais je trouve que la charte n'est pas encore assez précise. Soyez intraitables sur les engagements. On doit s'assurer que ce qui est encore produit en France ne parte plus. »

Actionnaire des deux principaux constructeurs français, PSA et Renault, l'Etat va-t-il profiter de la crise liée au Covid-19 et du plan automobile pour raccourcir la bride sur les décisions industrielles des grands noms du secteur et les conduire à davantage de localisations en France ? « Les périodes de crise sont le meilleur moment

pour tordre le bras aux donneurs d'ordre », glisse un acteur de la filière qui a participé à la mise en place du plan de sauvetage automobile de 2008-2009.

Renault, en particulier, se trouve dans le viseur de l'exécutif. Une position due au fait qu'il a un besoin urgent du prêt de 5 milliards garanti par l'Etat et que le ministre ne signera pas l'octroi dudit crédit sans obtenir la garantie qu'un certain nombre de promesses soient tenues.

Alors le groupe au losange consent à tout. A sa participation à l'alliance franco-allemande de la batterie, en dépit de ses réticences à s'associer à son rival, PSA, dans un projet aussi structurant ; à la fabrication, à Cléon (Seine-Maritime) plutôt qu'en Chine, du futur moteur électrique de l'Alliance Renault-Nissan-Mitsubishi ; à une négociation avec les syndicats, lundi 1<sup>er</sup> juin, sur l'avenir des usines de Douai et Maubeuge, dans le Nord. Le prêt de 5 milliards ne saurait être consenti avant que ces discussions aboutissent, a prévenu Emmanuel Macron, en présentant le plan automobile, mardi.

## « Jeu de dupes »

Néanmoins, Renault n'est pas le seul à sentir l'aiguillon de l'Etat. PSA aussi doit se plier bon gré, mal gré aux principes d'une charte l'empêchant de mettre sous pression ses fournisseurs ou l'obligeant à abonder au fonds de soutien aux PME à hauteur de 100 millions d'euros, « alors qu'ils avaient prévu de mettre moitié moins », ajoute un fin connaisseur du dossier.

L'Etat ne va toutefois pas jusqu'à interdire les réductions d'effectifs

ou les fermetures de sites, alors que Renault doit présenter un grand plan d'économies, vendredi, qui pourrait conduire à supprimer 5 000 emplois en France, d'après *Le Figaro*. « Les fermetures d'usines doivent rester un dernier recours, juge Bruno Le Maire. Il était hors de question de fermer Flins [dans les Yvelines]. Mais Renault a besoin de se réorganiser, d'être plus compétitif. Ne l'amenons pas dans une voie sans issue qui consisterait à préserver tous les emplois à tout prix. Et tant pis si ce n'est pas rentable. »

« L'Etat qui se montre inflexible sur Flins, c'est un jeu de rôles et un jeu de dupes, commente Fabien Gâche, délégué syndical central CGT de Renault. Chacun sait que si Flins n'assemble plus de véhicules il n'y aura pas besoin de 2 600 salariés et 900 intérimaires. Les ventes des nouveaux véhicules électriques produits à Douai, vendus 40 000 euros pièce, ne compenseront jamais les volumes actuels. En réalité, rien ne change, et l'activité en France va continuer à se réduire. » ■

É. BÉ.