

EXIT RENAULT ?¹

Rémy Prud'homme²

28 avril 2011

La rocambolesque histoire de prétendu espionnage chez Renault, avec le tonitruant « J'ai des preuves ! » du PDG, est l'arbre qui cache la forêt. Au-delà de cette péripétie pitoyable, il faut voir l'essentiel : le retrait de l'entreprise du territoire national. La production de Renault en France était de 1,2 million de véhicules en 1999; elle est de 475 000 véhicules en 2010 - une diminution de 60%. En pourcentage du total des véhicules du groupe, le recul est encore plus impressionnant : la firme au losange produisait 60% de ses véhicules au pays; elle en produit aujourd'hui 20%. Cet abandon se lit sur le terrain : les 4500 ouvriers de l'usine de Sandouville sont maintenant 2500. Il affecte l'ensemble de l'industrie et de l'économie françaises. Lorsque la CGT parle de « casse industrielle », elle a raison.

Cette évolution était-elle inéluctable ? S'explique-t-elle par le coût élevé du travail en France et en Europe, qui obligerait à délocaliser ou à mourir ? Nullement. Les firmes européennes concurrentes et comparables, soumises aux mêmes contraintes que Renault, ont limité les dégâts. Chez PSA, la production au pays n'a diminué que de 20% durant la même période, et elle est actuellement presque le triple de celle de Renault. En Allemagne, toujours au cours de la même période, la production domestique s'est maintenue et elle représente la moitié de la production mondiale des marques allemandes, pas 20% comme chez Renault. Il en va de même avec FIAT. La mondialisation a bon dos. Mais elle ne peut pas expliquer ce retrait. Il y a ici un effet Renault, le résultat d'une volonté et d'une stratégie.

Cette stratégie a-t-elle au moins été payante en termes de croissance globale du groupe, ce qui serait une consolation - à défaut d'être une justification. Hélas non. La production mondiale de Renault, toujours en nombre de véhicules, a diminué (de 10%) au cours de la décennie

¹ Publié le 2 mai 2011 dans *Les Echos*, sous le titre : « Renault hors-sol », avec quelques coupes (notamment la phrase « Lorsque la CGT parle de casse industrielle, elle a raison » qui termine le premier paragraphe).

² Professeur des universités (émérite)

écoulée, alors que celle de PSA augmentait (de près de 50%), comme celle des firmes allemandes (de près de 30%). Un bon ancrage national n'a pas nui au développement international, au contraire.

Faut-il voir dans ce déclin de Renault un repli stratégique, une firme qui recule pour mieux bondir. On le souhaite, mais rien ne le suggère. La fameuse alliance avec Nissan semble bénéficier surtout à Nissan. Renault est complètement absent de la Chine et des Etats-Unis, les deux marchés qui comptent le plus, et où Nissan est au contraire fort bien implanté. Ses véhicules destinés au marché européen, Nissan les fabrique au Royaume-Uni plutôt qu'en France. Renault produit des voitures bas de gamme en Turquie, en Roumanie, en Russie, au Brésil, et les vend bien. Tant mieux. Mais est-ce de nature à faire apparaître le modèle à succès dont l'entreprise a grand besoin, et qui tarde tant à naître ? Renault se vante de mettre tous ses œufs dans le panier du véhicule électrique. Il s'agit là d'un panier fragile, pour ne pas dire percé, d'un pari très dangereux que Renault risque fort de perdre. Les marchés boursiers - qui se trompent souvent - valorisent Nissan à 32 milliards d'euros et Renault à 12 milliards. Or Renault possède 44% de Nissan, soit 14 milliards. Les marchés considèrent donc que Renault vaut moins que sa part dans Nissan. Ils pensent que Renault en tant qu'entreprise industrielle vaut actuellement moins que rien.

On sait maintenant (comme Valéry disait des civilisations) que les entreprises sont mortelles, en particulier les entreprises automobiles. On l'a bien vu au Royaume-Uni où les grandes marques anglaises ont pratiquement disparu; et le cas de la Suède n'est guère plus encourageant. Si Renault venait à disparaître ou à trop s'affaiblir, ce sont des centaines de sous-traitants, des dizaines de milliers d'emplois, et un savoir-faire industriel irrécupérable, qui seraient touchés à mort.

Peut-on vraiment compter sur les pouvoirs publics et leurs « politiques industrielles » pour prévenir ce scénario catastrophe ? Que Renault soit une firme dont l'Etat a toujours été le plus gros actionnaire, dont le patron a longtemps été un énarque socialiste, et le directeur (démissionnaire) un polytechnicien communiste, n'a nullement empêché son retrait de la France. Il est piquant, ou triste, de constater que c'est Peugeot, l'archétype de la firme capitaliste familiale, qui défend le plus ou le mieux ce bien public précieux qu'est l'industrie en France.

(720 mots ; 4500 signes, espaces compris)