

L'industrie automobile française a rétréci en route

La production automobile française remonte doucement la pente mais l'Hexagone ne retrouvera sans doute pas les volumes et les emplois partis à l'étranger pendant la crise.

Le marché automobile français avait touché le fond en 2013. Il a clairement redémarré depuis : les immatriculations sont bien parties pour dépasser le seuil des 2 millions - une première depuis 2011, même si les 2,3 millions d'unités vendues en 2009 sont encore loin.

La production a embrayé, avec plus de 1,5 million de véhicules particuliers sortis des usines l'an dernier, soit 100 000 de plus en deux ans. Mais encore un million de moins qu'en 2007, avant la crise.

75 000 emplois perdus

« Le » *made in France* » automobile sur ces dix dernières années a beaucoup reculé », souligne Flavien Neuvy, directeur de l'Observatoire Cetelem de l'automobile. Emblème de ce déclin industriel, la fermeture de l'usine PSA d'Aulnay-sous-Bois



Flins (Yvelines), en 2005. L'usine Renault remonte la pente après la crise.

(Seine-Saint-Denis) en 2014 a éclipsé les suppressions de lignes de montage sur d'autres sites, où « on est parfois passé de trois à une ligne », relève Yann Lacroix, expert du secteur chez l'assureur Euler Hermes.

L'exemple de l'usine Renault de Flins (Yvelines), qui récupère cette année une partie de la production de la

Nissan Micra, semble contredire la fatalité. Mais entre-temps, « Renault a eu un plan de compétitivité qui a fait partir 7 500 personnes et ils sont passés de 32 heures à 35 heures de travail hebdomadaire sans augmentation de salaire », rappelle Jean-François Belorgey, expert automobile au sein du cabinet d'audit EY.

Les effectifs des constructeurs français ont d'ailleurs fondu : hors intérim, le secteur a perdu 75 000 emplois entre début 2008 et mi-2016, selon l'Insee.

Et de l'Europe de l'Est à l'Afrique du Nord en passant par l'Espagne, « les délocalisations qui ont été faites sont inéluctables », en particulier pour les voitures aux marges les plus faibles, juge M. Lacroix. Renault et PSA ont bâti des usines modernes dans ces pays pour y produire à moindre coût. « Aujourd'hui, la variable d'ajustement, c'est l'intérim », souligne Gabriel Artero, président de la CFE-CGC Métallurgie, qui fait état de « taux très élevés » dans l'automobile, en particulier chez Renault.

La marque au losange a plus que triplé son recours aux travailleurs intérimaires depuis 2013, passés de 4,5 % à 16,8 % des effectifs de Renault SAS fin 2015. Chez PSA, leur nombre a augmenté de 20 % dans le même temps.

Et les constructeurs ont chacun publié un bénéfice net supérieur à un milliard d'euros au premier semestre 2016.