

## **Interview de Montebourg à la Voix du Nord**

**1<sup>er</sup> février 2012**

### **L'État détient 15 % de Renault. Quelles sont ses marges de manoeuvre dans les discussions actuelles ?**

« Les premiers contacts avec la direction de Renault ont été de réaffirmer la prééminence de la France comme base industrielle de référence du groupe. La décennie 2002 - 2012 a été une décennie de désindustrialisation et de délocalisations pour Renault. Nous souhaitons désormais que Renault réinvestisse la France et en France. C'est le cas, puisque le constructeur a décidé de réinvestir de façon massive dans ses sites. Ce sont 420 millions d'euros qui sont investis à Douai pour renouveler le haut de gamme (Laguna et Espace), 230 millions à Sandouville pour le Trafic, 300 millions à Cléon pour les nouveaux moteurs électriques de la gamme Zoé, 190 millions à Dieppe pour les véhicules sport. Plus d'un milliard d'euros sur les deux ans, que nous avons financé en cédant la participation de Renault dans Volvo Trucks. »

### **- L'arrivée de nouvelles gammes à Douai se fait au détriment de Sandouville. N'est-ce pas déshabiller Paul pour habiller Jean ?**

« Non. Nous sommes à une période où le marché des ventes de véhicules en Europe a chuté de 20 %. Trois constructeurs européens (PSA, Fiat, Opel) sont en grande difficulté et ferment des usines. Renault n'échappe pas à ce problème mais a pris l'engagement de ne fermer aucun site. »

### **- Les syndicats affirment pourtant que Renault menace de fermer deux sites en cas de non-accord sur la compétitivité.**

« La direction a démenti, et le gouvernement a rappelé Renault à ses engagements. Nous serons inflexibles : pas de fermetures de sites, maintien des outils de production, refus des licenciements. Mais surtout, nous avons demandé des relocalisations d'activités. »

### **- Qu'est-ce qui est relocalisable ?**

« Si des efforts sont faits sur la compétitivité des usines, il est normal qu'il y ait une augmentation des investissements de Renault en France et des relocalisations. J'ai évoqué la possibilité de faire venir des productions de Nissan. Je n'ai pas été démenti. Nous pensons que la proposition d'arriver à 715 000 véhicules produits en France en 2016 (contre 500 000 aujourd'hui) est une perspective positive. »

### **- Mais est-elle réaliste ? Carlos Ghosn lui-même ne voit pas de redémarrage du marché européen à moyen terme. Et les usines nordistes de Douai et MCA Maubeuge tournent à la moitié de leurs capacités.**

« Luttons contre ce pessimisme. S'agissant de Douai, les investissements des Scenic, Laguna et Espace sont sécurisés. Chez MCA, les productions de Kangoo, Kangoo ZE et du Citan pour Daimler sont sécurisés. Nous sommes vigilants pour qu'une partie de la production de Clio 4 soit rapatriée à Flins. On ne peut garder des sites à 50 % de leur production, il faut les faire monter en charge. Et les conditions de la relocalisation sont liées à la signature d'un accord de compétitivité. »

### **- En tant que ministre de gauche, trouvez-vous acceptable un accord qui exige gel des salaires, augmentation du temps de travail, mobilité plus ou moins forcée et suppressions en masse d'effectifs ?**

« Il faut regarder la situation de l'industrie automobile européenne, qui licencie des gens et

ferme des sites. Renault propose tout le contraire : pas de licenciements, des départs volontaires, et augmentation de la charge des sites. Quelle est la nature des efforts demandés ? Le gel des salaires pendant un an. On a demandé en contrepartie des efforts sur les émoluments de M. Ghosn, ce qui est bien le minimum, et la reprise à la hausse des salaires en 2014-2015, en fonction des résultats. Certes le temps de travail va augmenter de 6 % mais pour les salariés qui sont actuellement en dessous des 35 heures. La mobilité est en effet le point le plus délicat, mais j'invite les partenaires sociaux à s'emparer de toutes les possibilités de cet accord pour négocier des contreparties sérieuses, des éléments de protection supplémentaires, par rapport aux efforts demandés. Sauver Renault est crucial, pour les salariés des usines, mais également pour tous les salariés de la sous-traitance qui mordent actuellement la poussière. Obtenir la production de 200 000 véhicules supplémentaires, c'est obtenir du travail pour toute la filière. Je préfère des efforts modérés, des efforts certes, plutôt que des faillites, des fermetures et des pertes de substance industrielle. »

### **- Qu'attendez-vous désormais de Renault ?**

Il faut interrompre la "lowcostisation" de l'automobile française. Le fait que Renault décide de réinvestir dans la montée en gamme, comme à Douai, est une preuve de foi en son avenir et dans l'industrie automobile française. Prenez l'exemple de Toyota qui relocalise la production de 25 000 Yaris hybrides à Onnaing pour le marché américain. Toyota produit en France pour exporter aux États-Unis. Pourquoi ? Parce qu'ils font ce travail de montée en gamme. Il n'y a pas de fatalité. La relocalisation est donc la clé de l'accord avec Renault. Les usines inquiètes, comme Douai, Sandouville, Flins, feront précisément l'objet du plan de relocalisations de charges. On prend l'engagement que tous les sites soient chargés à haut niveau d'ici à 2016.

#### **Les sites Renault dans le Nord - Pas-de-Calais**

Le groupe Renault est extrêmement présent dans la région, tout d'abord par son usine emblématique Georges-Besse à Douai, ouverte en 1970. L'usine, la plus importante du groupe en France (3 760 salariés CDI), fabrique les modèles de Scenic et Grand Scenic depuis 1996. Elle a arrêté la production de la Mégane en 2008, mais fabrique la Mégane 3 cabriolet depuis 2010. Quelque 138 600 véhicules sont sortis de l'usine en 2012. Le site, d'une capacité de 300 000 véhicules, a battu son record de production en 2004 avec 470 000 véhicules.

Autre grand site régional, MCA (Maubeuge Construction Automobile), créée en 1969. Le site (2 130 salariés) fabrique les petits utilitaires Kangoo et, depuis 2011, le Kangoo ZE électrique. Il a produit 133 500 véhicules en 2012. En 2013, démarrage de la production du Citan (Mercedes)

La Française de Mécanique, à Douvrin, fabrique des moteurs essence et Diesel et est détenue à parts égales par Renault et Peugeot. Elle emploie 3 400 salariés et a produit un million de moteurs en 2012.

Enfin, Société de transmission automatiques (STA) à Ruitz, près de Béthune, fabrique des boîtes de vitesses automatiques. Filiale commune de Renault (80 %) et PSA Peugeot Citroën (20 %), le site emploie 634 salariés et a produit 300 000 boîtes en 2012.