

MARDI 25  
NOVEMBRE  
2014

# INDUSTRIE & SERVICES

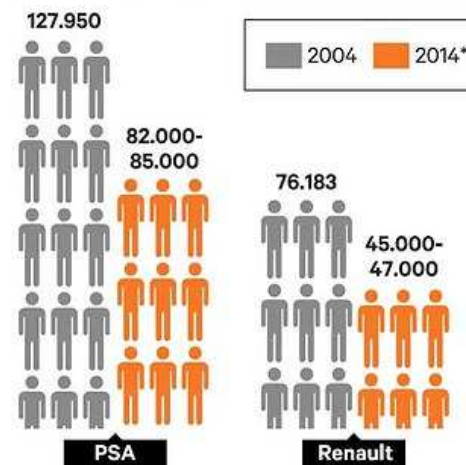
LesEchos.fr

## En dix ans, PSA et Renault 70.000 postes en France

MAXIME AMIOT / JOURNALISTE | LE 25/11 À 06:00, MIS À JOUR À 06:54

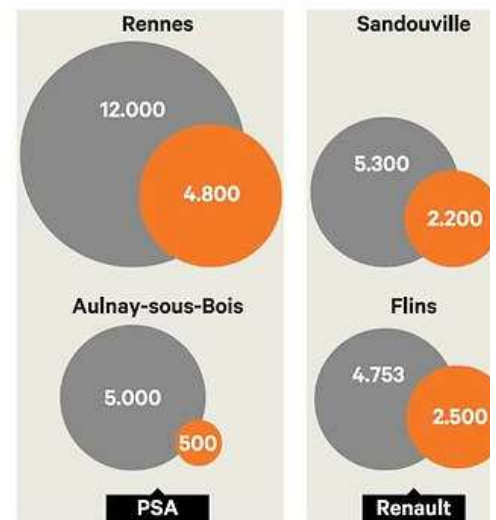
### La chute des effectifs en France chez les deux grands constructeurs

Nombre d'employés du groupe en France



\* ESTIMATIONS

### Les quatre sites les plus touchés



\* LES ÉCHOS / SOURCES : CONSTRUCTEURS, LES ÉCHOS

En dix ans, PSA et Renault ont perdu 70.000 postes en France

45.000 postes ont disparu chez PSA sous l'effet des plans sociaux successifs.

Faute de recrutement, les constructeurs affichent des effectifs vieillissants.

Le tour de vis se poursuit chez PSA. **Comme attendu**, la direction a présenté hier ses projections

2015. Dans le cadre du contrat social négocié avec ses syndicats, la direction table sur 1.500 co le salarié peut partir deux ans avant sa retraite, reste inscrit dans les effectifs, mais ne touche qu salaire –, ainsi que sur 1.400 mobilités internes, 550 mobilités externes sécurisées (le salarié peu groupe s'il le souhaite). Des mouvements destinés à faire des économies, qui seront compensés par recrutements en CDI, ainsi que l'embauche de 2.000 jeunes en alternance.

Derrière cette réorganisation, c'est le bilan social dressé par PSA qui est particulièrement marqué tout comme chez Renault, la saignée qu'ont connu les deux constructeurs sur les dix dernières années. « *Maintenant, on a une vision claire et très précise des effectifs* », indique Christian Lafaye, délégué syndical chez PSA. Selon les documents transmis aux syndicats, Peugeot Citroën Automobile (PCA), qui regroupe les usines et les centres d'ingénierie de l'Hexagone, ne compte plus que 58.100 salariés à fin septembre 2014. Cela devrait situer les effectifs 2014 de la division automobile (PCA, réseaux de distribution...) entre 60.000 et 65.000 salariés, bien loin des 100.000 salariés employés il y a dix ans encore, en 2004. Au global, les effectifs du groupe (en intégrant Faurecia, PSA Finances...) s'élèveront à moins de 83.000 salariés, soit une réduction de 45.000 postes en dix ans, à la fois du fait des restructurations (plan de départ en 2011, fermeture de sites) mais aussi de diverses cessions (Citer, Gefco...).

Surcapacités industrielles sur un marché européen en crise, perte de compétitivité globale des sites, délocalisation de la production à l'international... Les sites français ont pâti d'une série de facteurs (hausse des coûts, les mêmes du côté de Renault. Si le constructeur au Losange avait débuté ses restructurations plus tôt que PSA, il a tout de même réduit de 36 % ses effectifs français, soit 27.633 postes en moins sur la période. Et le groupe est encore en pleine suppression de 8.200 postes, prévus dans le cadre de l'accord de compétitivité signé en 2013. Un processus qui s'étale jusqu'en 2016.

## Progression à l'international

Au global, ce sont donc plus de 70.000 postes que les constructeurs ont supprimés sur dix ans. En ce temps, les effectifs à l'international ont progressé (57 % des effectifs groupe PSA sont à l'international contre 40 % il y a dix ans, tandis que le ratio est passé de 42 à 60 % chez Renault), le bilan de la décennie est impressionnant. Chez PSA, un seul site emploie désormais plus de 10.000 salariés (Sochaux, au lieu de 7.000) tandis que chez Renault, c'est Douai, avec 4.200 salariés, qui s'impose comme le site le plus fou. La R&D ont également apporté leur tribut à cette dégringolade (2.000 suppressions d'emplois confirmées en 2013).

A-t-on touché le fond ? Dans le cadre des accords de compétitivité, Renault et PSA se sont engagés à fermer d'usines d'ici à 2016. PSA garantit un volume de 1 million de véhicules produits en 2017, à condition de maintenir 75 % des effectifs d'ingénierie et de R&D sur le territoire. Reste que 29 % des 58.000 salariés occupent un métier à risque. D'où la nécessité de redéployer les compétences. Autant de chantiers complexes à mener alors même qu'il faut veiller à maintenir l'équilibre des âges. « *Pendant toute la durée des restructurations, les constructeurs n'ont pas recruté, d'où des effectifs vieillissants. Or, dans l'industrie, la moyenne d'âge a un impact élevé sur la compétitivité* », indique Bernard Jullien, du centre de recherche Renault-Gerpisa. En 2013, 34 % des salariés de PCA étaient âgés de plus de 50 ans, tandis que le chiffre était de 30,2 % pour les effectifs de Renault en France. ●

**Maxime Amiot, Les Echos**

