

# Renault retrouve la croissance en France

Le Monde.fr | 12.02.2015 à 11h16 • Mis à jour le 12.02.2015 à 11h26 |

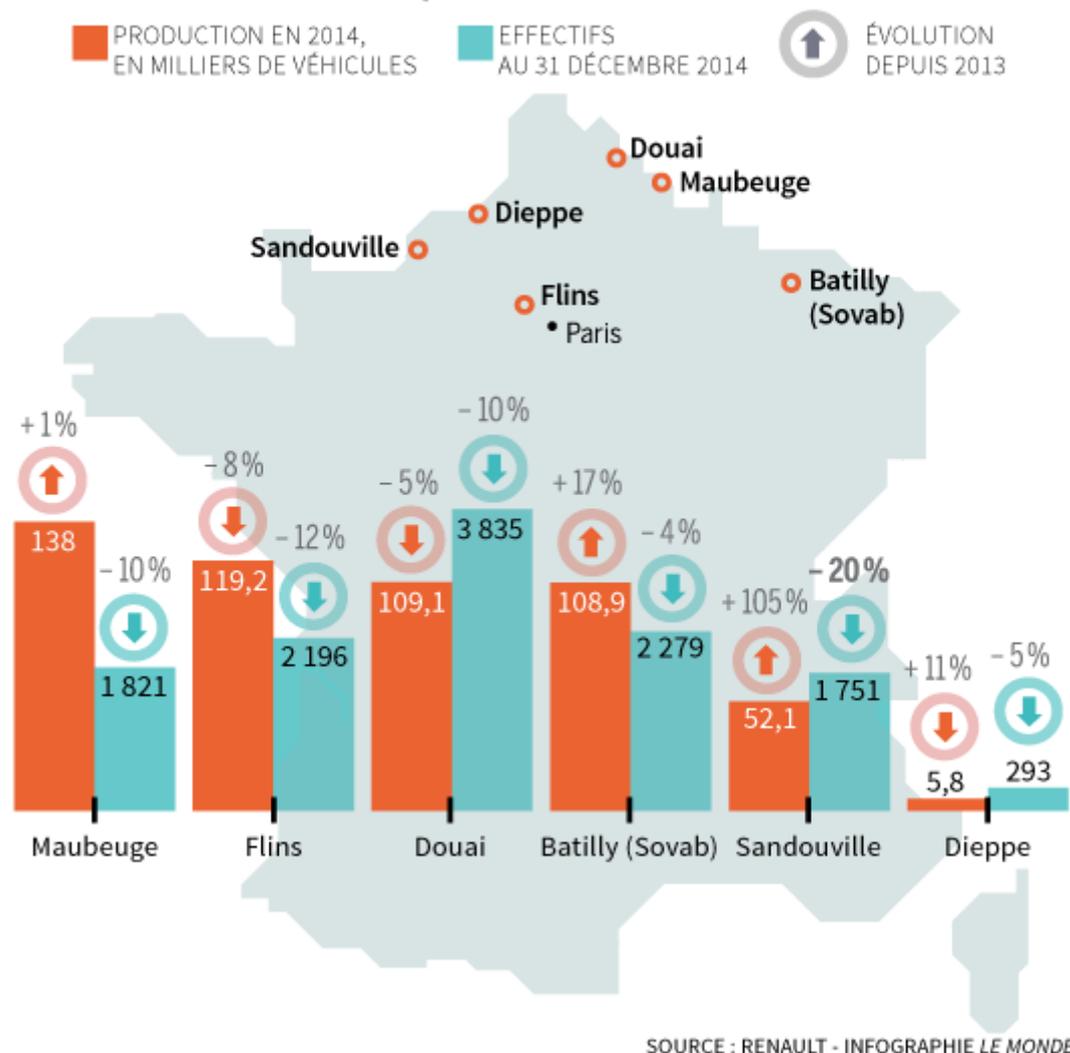
Par **Philippe Jacqué** ([/journaliste/philippe-jacqué/](#))



Le PDG de Renault, Carlos Ghosn, a annoncé un chiffre d'affaires stable à 41 milliards d'euros. CHRISTIAN HARTMANN / REUTERS

Chez Renault, la roue tourne. Si ces dernières années, les activités internationales ont porté le constructeur français, l'Europe revient en force avec une hausse des ventes de 9,1 %. De même que la France, son berceau historique. Jeudi 12 février, lors de la présentation des résultats de Renault, très solides avec un chiffre d'affaires stable à 41 milliards d'euros mais le triplement de son résultat net à 2 milliards, Carlos Ghosn, le PDG du groupe français, a annoncé 1 000 recrutements de CDI pour faire face à la relance des usines françaises du groupe.

## Renault : la baisse des effectifs sur les sites français s'est poursuivie en 2014



LE MONDE

C'est positif pour le pays. Mais cela reste une goutte d'eau par rapport à la fonte des effectifs du groupe sur le territoire, qui sont passés depuis 2004 de 76 000 à moins de 45 000 personnes, dont 2 000 dans les usines en 2014... Les années 2014 et 2015 sonnent néanmoins comme les années du rebond après une longue descente aux enfers. Les six sites de Renault, en comptabilisant le site de Dieppe qui assemble les versions sportives de la marque, ont produit 533 000 véhicules, en hausse de 5,3 % par rapport à 2013, année historiquement basse.

**[Lire aussi : Renault grand gagnant de la reprise du marché européen \(/economie/article/2015/01/16/renault-grand-gagnant-de-la-reprise-du-marche-europeen\\_4557835\\_3234.html\)](/economie/article/2015/01/16/renault-grand-gagnant-de-la-reprise-du-marche-europeen_4557835_3234.html)**

Renault est encore loin du 1,3 million de véhicules assemblés en 2004. Mais tout le monde le sait désormais, ces volumes ne seront plus jamais atteints durant cette décennie. Depuis des années, la production des

produits de marque Renault a été délocalisée en Espagne, en Slovénie ou encore en Turquie. *« En France, la capacité de production installée est désormais de 760 000 unités par an avec deux équipes de production, souligne Eric Azière, de la CFE-CGC de Renault. Si on revient à une production annuelle de 850 000 à 900 000 unités, voire un million d'unités en saturant les sites, on sera satisfait. »*

## Le moral revient

Mais le constructeur en est encore très loin. *« Pour l'instant, nous sommes sur la trajectoire des 760 000 véhicules à produire à l'horizon 2016, comme s'y était engagée la direction de l'entreprise dans le cadre de l'accord de compétitivité signé en mars 2013 », constate, satisfait, Franck Daout, de la CFDT. « La progression reste pour l'instant très faible, juge pour sa part Fabien Gâche, de la CGT. Cela correspond au lancement de la production du nouveau Trafic à Sandouville (Seine-Maritime). La reprise se fait donc toujours attendre... »*

**POUR REMETTRE À NIVEAU SES USINES, RENAULT A INVESTI 2 MILLIARDS D'EUROS EN FRANCE DEPUIS 2011**

En contrepartie de la modération salariale et de la suppression de 7 500 emplois nets, la direction s'était engagée à maintenir ses usines françaises et à y assembler plusieurs nouveaux véhicules, des Renault comme des véhicules de partenaires. Ainsi, après le site de Maubeuge (Nord-Pas-de-Calais), qui produit des Mercedes Citan, l'usine de Flins (Ile-de-France) a été désignée pour fabriquer 132 000 Nissan Micra à un rythme annuel à partir de la fin de 2016. Et l'usine de Sandouville fabriquera des Fiat Scudo à partir de mi-2016. Le site de Dieppe (Seine-Maritime) produira également au second semestre 2015 des Bluecar, le véhicule du groupe Bolloré.

Pour remettre à niveau ses usines, Renault a investi 2 milliards d'euros en France depuis 2011. Et cela commence à se voir. Le moral revient et, comme le marché reprend, les cadences repartent à la hausse. A Sandouville, l'usine augmente ses cadences de production du nouveau Trafic, un véhicule utilitaire bien reçu par le marché. Dès février, deux équipes devraient se relayer pour produire en année pleine 83 000 véhicules, contre 32 000 sur le dernier trimestre 2014.

## La renaissance du site de Douai

A Flins, les investissements prévus pour accueillir la prochaine génération de la Nissan Micra redonnent un avenir à un site en perte de vitesse. *« Cette année, nous avons produit plus que le plancher prévu de*

110 000 véhicules », précise M. Daout. C'est presque 120 000 Clio et autres Zoé qui sont sorties de la ligne de production.

A Douai (Nord-Pas-de-Calais), c'est également la renaissance. En 2014, l'usine a produit 109 000 Scenic et autres Megane, soit moins qu'en 2013 (116 000 unités), mais 420 millions d'euros ont été investis pour préparer le site à produire la nouvelle Espace, commercialisée au premier semestre. Quatre autres silhouettes Renault doivent suivre.

Les sites de Batilly, en Meurthe-et-Moselle (Master) et de Maubeuge (Kangoo) sont en ligne avec la production prévue. Enfin, dans les usines mécaniques, comme à Cléon (Seine-Maritime), qui produit des moteurs diesel, ou au Mans, fabricant de trains avant et arrière, l'activité a également progressé grâce à de nouveaux investissements et de nouvelles commandes passées. *« En 2015, estime Franck Daout, il n'y aura pas de chômage partiel prévu dans les usines, à l'exception du site de Villeurbanne (Rhône)... C'est une première depuis 2008 ! »*

Le problème est désormais la charge de travail des rescapés des divers plans de départ. *« Avec la hausse du nombre de programmes et la baisse des effectifs, la charge de travail des salariés s'est beaucoup alourdie »,* relève Franck Daout. Et les salaires restent extrêmement limités. Des négociations salariales sont prévues dès vendredi.

Les syndicats sont également inquiets de l'augmentation de l'intérim. *« Avec la reprise de la production, le recours à l'intérim a explosé, relève Eric Azière. A Sandouville, 60 % des opérations de montage sont confiées à des intérimaires. »* *« A Flins, 80 % des effectifs du montage sont intérimaires, ajoute Fabien Gâche. Sur d'autres sites, la précarité est également la norme. Cette situation n'est pas tenable. C'est socialement injuste et économiquement inefficace, car une fois formées, ces personnes peuvent partir... »* La création de 1 000 postes en CDI et de 1 000 nouveaux contrats d'apprentissage ne limitera qu'un peu l'intérim.



[\(/journaliste/philippe-jacqué/\)](#) **Philippe Jacqué** [\(/journaliste/philippe-jacqué/\)](#)

Suivre

Rédacteur au service économie (automobile et transport)

