

Daniel PAUL

*Député de Seine Maritime
Conseiller Municipal du Havre*

Jean-Paul LECOQ

*Député de Seine Maritime
Maire de Gonfreville l'Orcher*

Le Havre, le 17 novembre 2008

Monsieur Nicolas SARKOZY
Président de la République
Palais de l'Elysée
55, rue Faubourg Saint Honoré
75008 PARIS

*N/Réf : DP/FD-17.11.2008/Ent/Renault
(Pour toutes correspondances,
Merci de rappeler les références ci-dessus)*

Monsieur le Président de la République,

Le 6 octobre dernier, vous êtes venu à Sandouville, avec Monsieur GHOSN, Président du groupe Renault.

A cette occasion, vous aviez affirmé le maintien du site – ce qui signifie que la fermeture avait été envisagée –, annoncé la fabrication d'un véhicule « utilitaire » à compter de 2012, décidé que les « départs volontaires » demandés par la direction du groupe bénéficieraient du Contrat de Transition Professionnelle.

Vous aviez également indiqué que vous reviendriez à Sandouville en novembre. Au cours d'une rencontre à l'aéroport, avant votre départ, nous vous avons fait part de nos craintes concernant l'évolution de la situation.

Ces craintes sont aujourd'hui confirmées ; elles rejoignent les inquiétudes qui s'expriment parmi les salariés et dans la population.

Ainsi, le site de Sandouville est confronté directement aux problèmes de 3 modèles – Velsatis, Espace et Laguna 3 – dont la production globale ne dépasse pas 300 véhicules par jour. Comment « tenir » pendant 3 ans, dans ces conditions, même avec des effectifs réduits à la suite de 1000 « départs volontaires », dès lors qu'aucune initiative en matière de relance – comme par exemple de baisser les prix de vente – n'est prise par Renault ?

Les salariés subissent depuis des mois un chômage technique qui réduit lourdement leur pouvoir d'achat ; ils sont aussi sollicités pour quitter leur emploi, alors qu'ils savent qu'ils sont sur un bassin qui n'offre pas d'alternatives.

Cette situation n'épargne pas non plus les équipementiers ; ils ont, depuis plusieurs semaines, entrepris de réduire leurs effectifs. Ce sont des milliers d'emplois qui sont en jeu, mais au-delà, c'est l'existence même de plusieurs entreprises qui est en cause. L'annonce de la fabrication, à partir de 2012, d'un véhicule utilitaire est évidemment une nouvelle intéressante. Selon les informations dont nous disposons, il s'agirait d'un modèle actuellement fabriqué en Grande-Bretagne, à environ 30000 exemplaires par an.

Mais cela reste insuffisant pour entraîner une relance du site et des embauches au niveau promis par M. GHOSN qui a parlé, lors de son audition à l'Assemblée Nationale, le 8 octobre, de 2000 embauches !

Et cela ne répond pas aux attentes des équipementiers : un véhicule utilitaire ne fait évidemment pas appel au même niveau de prestations que les modèles habituellement construits à Sandouville.

Nous vous faisons donc 5 propositions :

- **amener sur Sandouville la fabrication d'un véhicule actuellement produit hors de l'Union Européenne, mais dont la production est insuffisante pour faire face à la demande des clients de l'Europe de l'ouest.**

Une telle décision, compte tenu des caractéristiques spécifiques de Sandouville, pourrait être mise en œuvre rapidement sans investissements lourds.

Certes, M. GHOSN a dit son refus de « fabriquer du low cost » en France (lors de son audition par la commission des affaires économiques de l'Assemblée Nationale le 8 octobre), mais la situation de l'industrie automobile dans notre pays et l'insuffisance chronique de la production de certains véhicules, alors que la demande existe et ne peut être satisfaite, n'amènent-elles pas à repenser cette position ? Le fait que cela permettrait d'éviter de recourir à la stratégie des « départs volontaires » nous semble aussi un élément essentiel dans la décision.

- **prendre en compte la situation des équipementiers qui anticipent l'aggravation des difficultés et procèdent à des suppressions d'effectifs : il faut permettre à leurs salariés de bénéficier des dispositions du CTP.**

Il apparaît en effet difficilement acceptable que ce dispositif soit ouvert aux seuls personnels de Renault Sandouville, excluant ceux des équipementiers qui fournissent ce site, alors que tous sont victimes d'une même situation, et qui plus est, sur le même bassin d'emploi.

- Par ailleurs, vous venez de décider que l'Etat devait prendre une position forte dans le capital des chantiers navals de Saint Nazaire, un secteur stratégique de notre industrie. Certes, une telle initiative peut n'avoir aucune importance si l'Etat n'exerce pas pleinement les droits qui deviennent les siens.

Nous vous demandons donc que l'Etat préserve l'avenir de Renault en montant à 33,34% de son capital, en affichant sa volonté de s'opposer à toute menace qui mettrait en cause l'intégrité du groupe.

Dans ces conditions, une telle décision, s'ajoutant à vos déclarations relatives à la primauté de l'activité industrielle sur la rentabilité financière, donnerait un signe fort aux salariés du groupe et de ses équipementiers, ainsi qu'à ses clients.

- Les différents Etats européens sont saisis du paquet « énergie-climat », à la veille de la conférence de Poznan et à un an de celle de Copenhague.

Nous pensons que la situation impose de décider que les contraintes qui vont s'appliquer à l'industrie européenne doivent aussi concerner les importations de véhicules ou de pièces détachées provenant de pays tiers.

Sans préjudice des mesures à prendre pour lutter contre des délocalisations guidées par le seul objectif d'améliorer la marge, cela permettrait d'éviter des délocalisations guidées par le souci d'échapper aux législations contraignantes en matière de rejet de CO2.

- Enfin, vous avez vous-même évoqué le caractère stratégique de l'industrie automobile et indiqué que l'Etat ne délaisserait pas ce secteur. D'autres pays européens, comme l'Allemagne, vont dans le même sens ; l'administration américaine elle-même est appelée à sauver les constructeurs américains. Nous ne pouvons imaginer que si cela se faisait aux USA, ce serait impossible en Europe !

Nous demandons donc que la Commission Européenne considère la situation de l'industrie automobile en Europe comme un enjeu industriel et social majeur, enjeu immédiat pour préserver les bases de cette activité, enjeu de moyen et long termes pour tout ce qui touche à la recherche et à la fabrication des matériaux, de l'électronique, des carburants... N'est-il pas temps que la coopération l'emporte vraiment sur la concurrence, si nous voulons préserver et développer en Europe une industrie automobile conforme à nos besoins, à nos traditions industrielles et aux exigences du développement durable ?

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président de la République, l'expression de nos salutations distinguées.

Daniel PAUL

Jean-Paul LECOQ