

PSA trois fois victime de l'Europe

Il ne faut pas négliger la responsabilité des politiques européennes dans les annonces faites hier par PSA. En premier lieu, le trou d'air des principaux marchés de PSA (France, Espagne, Italie) doit beaucoup aux politiques absurdes mises en place par les gouvernements de ces pays. Les politiques d'austérité sauvage poussent les consommateurs de ces pays à repousser le renouvellement de leurs voitures, provoquant un effondrement des ventes, dont PSA n'est qu'une victime.

Ensuite, PSA est aussi la victime du libre-échange anarchique mis en place sur le territoire européen. Alors que tous les constructeurs asiatiques peuvent encore compter sur un marché protégé de la compétition internationale pour leur assurer des marges leur permettant d'affronter le retournement des marchés, les constructeurs européens dépendent d'un marché ouvert à tous les vents. PSA affronte les constructeurs coréens en Europe sans pouvoir vendre en Corée.

Enfin, PSA est également une victime de l'euro cher, qui le rend moins compétitif. En ayant été plus lent à délocaliser sa production que Renault (PSA produit encore 44% de ses voitures en France, contre 23% seulement pour l'ancienne régie nationale), le groupe sochalien produit trop dans des pays à monnaie chère (une 208 coûte 700 euros plus cher à produire en France qu'en Slovaquie). Comme pour l'aéronautique, l'euro cher pénalise tout ce qui est fabriqué en France.

Mauvaise Europe

Il est sidérant de lire que PSA a fait l'erreur stratégique de ne pas assez délocaliser, contrairement à Renault. En effet, un tel raisonnement est une véritable invitation à l'arrêt complet de toute production sur notre sol ! Cela devrait au contraire montrer l'impasse du libre-échange anarchique dans laquelle nous nous trouvons, et qu'il faudrait absolument remettre en question. Mais personne à l'UMP, au PS, au Modem ou chez les Verts ne semble le comprendre aujourd'hui.

Malheureusement, la décision de PSA est logique dans un tel contexte. Déjà, le groupe a nettement moins délocalisé que Renault et sa perte opérationnelle de 700 millions d'euros au premier semestre, du fait de la baisse du marché européen, lui imposent des économies. Et cela se fait malgré la réussite de la stratégie de montée en gamme de Citroën, le succès de la plupart des derniers modèles, alors que Renault est surtout sauvé par les performances de Dacia et Nissan.

A ce titre, il faut souligner que Nicolas Dupont-Aignan avait alerté l'opinion sur les difficultés d'Aulnay et de PSA lors de la campagne présidentielle, comme il l'a rappelé sur le site du JDD ou dans un communiqué sur le site de Debout la République. Tout ceci était malheureusement écrit. L'industrie automobile est une industrie extrêmement compétitive. Dans le cadre actuel, la baisse du marché européen impose au constructeur français de faire des économies en France.

Le plan annoncé par PSA n'est pas le plan d'une entreprise profitable qui cherche à augmenter ses profits. C'est le plan d'une entreprise victime d'une concurrence déloyale et d'un cadre européen qui la pénalise. Les vrais responsables sont tous les politiques qui soutiennent cette mauvaise Europe.