

PSA et la famille Peugeot – Les grandes fortunes veulent baisser les salaires Il faut donc les nationaliser

Depuis plusieurs semaines, le feuilleton de l'été. Avec tout ce qu'il faut de rebondissements, de déclarations définitives avant la suivante, de mélanges des genres ... Les dindons de cette farce peu ragoûtante : les salariés.

Nous allons essayer de mettre un peu de clarté, sur les enjeux :

- du point de vue théorique ;
- du point de vue de l'industrie automobile et de PSA ;
- du point de vue de la famille Peugeot.

Mais avant, et comme nous le pratiquons dans tous nos ouvrages, des faits et des statistiques. Ce qui évite de dire n'importe quoi, et permet la contradiction sur des bases vérifiables.

Les données ci-dessous reprennent les principales informations comptables publiées par les groupes ; ces données sont à interpréter avec beaucoup de prudence. Elles sont souvent globales, et renseignées de manière arbitraire ; ainsi, le critère d'emploi retenu par PSA et Renault est l'effectif au 31 décembre, au lieu de l'effectif mensuel moyen. Les données financières sont très globales, et l'analyse détaillée n'est que très partielle (comme le renseignement sur les salaires et le coût salarial).

Ce sont donc les comparaisons et les évolutions qui sont instructives.

Groupe PSA - Données consolidées en M€	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Chiffre d'affaires	56 267	56 594	60 613	54 356	48 417	56 061	59 912
Résultat net	998	70	826	-500	-1 274	1 256	784
Fonds propres	14 446	14 106	14 555	13 277	12 447	14 303	14 494
Coût salarial	8 792	8 884	8 999	8 598	8 126	8 684	9 252
Effectifs au 31/12							
- France	126 055	121 940	113 710	108 620	101 330	98 845	100 356
- Europe	64 195	68 435	68 540	66 045	59 790	64 105	66 105
- Reste du monde	18 250	21 375	25 600	27 035	25 100	35 270	42 558
Total	208 500	211 750	207 850	201 700	186 220	198 220	209 019
Emplois en France / Effectif total (%)	60,5%	57,6%	54,7%	53,9%	54,4%	49,9%	48,0%
Résultat net/Fonds propres (%)	6,9%	0,5%	5,7%	-3,8%	-10,2%	8,8%	5,4%
Coût salarial / Chiffre d'affaires (%)	15,6%	15,7%	14,8%	15,8%	16,8%	15,5%	15,4%
Coût salarial mensuel par emploi en €	3 514	3 496	3 608	3 552	3 636	3 651	3 689

Groupe Renault - Données consolidées en M€	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Chiffre d'affaires	41 338	41 528	40 682	37 791	33 712	38 971	42 628
Résultat net	3 462	2 960	2 734	599	-3 068	3 490	2 139
Fonds propres	19 492	21 071	22 069	19 416	16 472	22 757	24 567
Coût salarial	5 782	5 948	5 962	5 417	5 140	5 603	5 857
Effectifs au 31/12							
- France	69 911	68 057	63 087	60 065	55 035	54 263	54 823
- Europe	23 894	25 523	23 993	23 647	21 598	20 168	19 946
- Reste du monde	32 779	35 313	43 099	45 356	44 789	48 184	53 553
Total	126 584	128 893	130 179	129 068	121 422	122 615	128 322
Emplois en France / Effectif total (%)	55,2%	52,8%	48,5%	46,5%	45,3%	44,3%	42,7%
Résultat net/Fonds propres (%)	17,8%	14,0%	12,4%	3,1%	-18,6%	15,3%	8,7%
Coût salarial / Chiffre d'affaires (%)	14,0%	14,3%	14,7%	14,3%	15,2%	14,4%	13,7%
Coût salarial mensuel par emploi en €	3 806	3 846	3 817	3 498	3 528	3 808	3 804

Groupe Volkswagen - Données consolidées en M€	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Chiffre d'affaires	93 996	104 875	108 897	113 808	105 187	126 875	159 337
Résultat net	1 120	2 750	4 122	4 688	911	7 226	15 799
Fonds propres	23 647	26 959	31 938	37 388	37 430	48 712	63 534
Coût salarial	14 796	17 400	14 549	15 784	16 027	19 027	23 854
Effectifs moyen							
- Allemagne	179 000	174 000	175 000	175 000			
- Europe					278 779	290 159	378 030
- Reste du monde	166 214	154 599	153 594	182 207	87 990	98 377	75 995
Total	345 214	328 599	328 594	357 207	366 769	388 536	454 025
Emplois en Allemagne / Effectif total (%)	51,9%	53,0%	53,3%	49,0%			
Résultat net/Fonds propres (%)	4,7%	10,2%	12,9%	12,5%	2,4%	14,8%	24,9%
Coût salarial / Chiffre d'affaires (%)	15,7%	16,6%	13,4%	13,9%	15,2%	15,0%	15,0%
Coût salarial mensuel par emploi en €	3 572	4 413	3 690	3 682	3 641	4 081	4 378

Prenons d'abord les arguments de la droite, aussi indigents qu'à l'accoutumée. Il faut être compétitif, qu'on vous dit ! Et un seul moyen pour cela : agir structurellement – comme en Allemagne – sur le coût et la flexibilité du travail.

S'agissant du coût salarial, ces tableaux démontrent que très concrètement, chez Volkswagen, le coût salarial est plus élevé de manière générale que chez PSA ou Renault. Et ceci malgré le fait que les emplois hors Allemagne soient majoritaires depuis 2008 (comme pour les emplois hors France chez Renault depuis 2007 et chez PSA depuis 2010).

Ces coûts ne diminuent pas avec les délocalisations ; mais sont inversement très sensibles aux périodes de crise (comme en 2008 et 2009), aussi bien en Allemagne qu'en France.

Enfin, les différences de coût salarial (en moyenne plus élevés en Allemagne) n'empêchent pas Volkswagen de dégager de bons résultats, après la crise de 2009. Avec d'ailleurs un niveau de coût salarial rapporté au chiffre d'affaires qui n'est pas très éloigné de celui de PSA ; qui plus est, ce niveau est souvent supérieur à celui de Renault.

Ce n'est donc pas sur le coût salarial que se joue la différence de compétitivité.

D'ailleurs Mr Varin, PDG de PSA, n'a pas lésiné sur ses rémunérations depuis 2008 :

Données en euros	2008	2009	2010	2011
Rémunération fixe	618 000	758 333	1 300 000	1 300 000
Rémunération variable	258 640			1 651 000
Rémunération exceptionnelle				300 000
Jetons de présence		18 000		
Avantages en nature	1 200	1 497	2 700	2 700
Total annuel, soit :	877 840	777 830	1 302 700	3 253 700
Par mois (en brut)	73 153	64 819	108 558	271 142
Nombre de fois le coût salarial groupe	20,6	17,8	29,7	73,5

Ainsi, entre 2008 et 2011, la rémunération brute de M. Varin est passée de 20,6 fois celle du coût salarial moyen du groupe à 73,5 fois. M. Varin doit être un dirigeant exceptionnel. Les salariés vont pouvoir faire la comparaison avec les augmentations de salaires qu'ils ont obtenues ces années là.

Qui plus est, la baisse du coût salarial n'apporte pas de solution si elle est réalisée à partir de licenciements. A moins de considérer que les salariés ne servaient à rien, une diminution de 8 000 emplois, soit près de 4% des salariés mondiaux, et 8% de l'effectif français de PSA, est une absurdité économique. Elle ne rapporterait (en moyenne) qu'une « économie » de 354 M€.

Enfin, si l'on suivait le raisonnement de la droite en pratiquant une réduction générale du coût salarial de 10% en France, ceci ne rapporterait en moyenne que 444 M€ pour PSA (l'effectif français représente 48% de l'effectif mondial ; si cet effectif est rémunéré à la moyenne du groupe, le coût salarial représente $9\,252\text{ M€} \times 48\% = 4\,442\text{ M€}$, et 10% de ce coût 444 M€). Ces 444 M€ ne comptent que pour 0,74% du chiffre d'affaires. Ce qui veut dire que le coût final d'une automobile moyenne diminuerait de moins de 1% ! Quel gain de compétitivité par rapport à la concurrence mondiale. Voilà l'absurdité économique à son summum.

Il est possible de rétorquer que l'ensemble de la filière, donc les sous-traitants, « bénéficieraient » d'une même baisse du coût salarial de 10% en France ; ce qui diminuerait les autres coûts (de sous-traitance française ...). Certes. Mais en tout état de cause :

- il n'y aurait jamais un gain global de 10% sur le niveau de chiffre d'affaires, donc sur les prix (de nombreuses pièces ne sont plus produites en France depuis longtemps). Qui plus est, si la filière doit être plus « compétitive », il faudra bien qu'une partie de cette baisse soit affectée à une baisse réelle des prix ; ce qui ne renforce pas les profits de manière évidente.

- pour compenser la perte de cotisations sociales liée à la baisse du coût salarial, il faudra également augmenter la TVA (la fameuse TVA sociale, qui n'a de sociale que le nom) : ce qui signifie que la baisse des prix sera « absorbée » de l'autre côté par une perte de pouvoir d'achat des consommateurs français. Sauf à sacrifier encore davantage le système social français (santé, services publics ...).

- ceci ne permettra jamais en tout état de cause d'être compétitif par rapport aux pays à bas salaires (comme l'Inde, la Chine ...) qui développent une industrie automobile (y compris à partir de filiales des groupes européens).

Il faut n'avoir jamais réfléchi sur l'internationalisation des formes du capitalisme et de la mondialisation, pour en rester à l'illusion d'une solution économique à la crise du système par la baisse du coût salarial. Cette « solution » purement libérale est une ineptie, que dénoncent d'ailleurs certains libéraux, et notamment le seul économiste français ayant obtenu le prix Nobel d'économie : Maurice ALLAIS. Voir François RUFFIN – Leur grande trouille. Journal intime de mes « pulsions protectionnistes » (Les Liens qui Libèrent – 2011 : pages 71 à 82) ; Maurice ALLAIS – La mondialisation, la destruction des emplois et de la croissance. L'évidence empirique. (Clément Juglar. 1999) et notre ouvrage déjà cité.

Les industries automobiles française et européenne – qui semblent encore en pleine forme – même si c'est paradoxal (voir les productions en Europe et la balance commerciale de l'automobile européenne), prennent le même chemin que la filière

textile des années 1980. En 2010, il ne reste plus grand-chose de cette dernière en Europe ; et même les principaux gagnants des rapports de force au sein de la filière, à savoir la grande distribution spécialisée (H&M, Inditex-Zara ...) commencent à connaître des jours plus difficiles après des taux de profits exceptionnels construits sur les décombres de la filière industrielle européenne.

L'automobile connaît déjà ses hypermarchés qui ne produisent rien (Auto Nation, ou United Auto Groupe aux USA ; groupe Auchan s'est lancé dans la vente d'automobiles en France), qui achètent partout, et vendent des voitures de toutes marques. La concurrence « bas prix » commence. Elle atteint également le système de santé américain : le groupe Mc Kesson – spécialisé sur la santé – vient de souffler la seconde place des distributeurs mondiaux à Carrefour.

L'internationalisation non maîtrisée (par exemple, au niveau de l'Union Européenne) va conduire inévitablement aux opérations d'innovations (sur les produits, sur les techniques, sur l'organisation), aux opérations de diversification (dans la banque, pour tous les constructeurs ; mais Toyota vient par exemple de lancer une OPA sur la CFAO si chère à Pinault), et à l'internationalisation (d'abord contrôlée avec pour objectif la péréquation des coûts – nous sommes arrivés à la limite de ce contrôlé ; puis de plus en plus sous contrôle des firmes des pays émergents). Il n'y a aucune raison – comme cela s'est passé dans la filière textile-habillement – que ces pays émergents nous accordent éternellement des produits à bas prix en exploitant leurs populations sans en récupérer un jour ou l'autre les fruits. D'autant que l'internationalisation a maintenant des « fournisseurs » sérieux, qui ne s'en laissent plus compter : les BRIC (Brésil, Russie, Inde et Chine). Dès que le rapport de force deviendra totalement favorable à ces pays, et que nous serons désindustrialisés à force de délocalisations en chaîne pour rester « compétitifs » sur le modèle de salaires très bas qu'ils nous imposent, alors il ne nous restera rien ... Sans industrie, l'Union Européenne n'existera plus ... La finance est un leurre ... La Grèce, l'Espagne, l'Irlande, le Royaume-Uni et le Portugal en font de plus en plus l'expérience.

De ce point de vue, le plan « socialiste » participe des opérations d'innovations pour l'essentiel. A terme, ce sera peanuts. Car le modèle de l'automobile (propre ou non) est condamné par la raréfaction de toutes les ressources ; de même, le modèle urbain absurde, imposé par le fordisme, va éclater. Il n'y a plus que les constructeurs automobiles pour y croire, à la « civilisation de la bagnole ». On les comprend ... quoique. En revanche, un gouvernement de gauche, avec une composante écologique, devrait orienter ses décisions vers les mesures radicales qui de toute façon, vont s'imposer, bon gré, mal gré : le changement de nos modes de consommation, et de nos modes de production.

Ce qui revient à s'interroger également sur les rapports de production qui sont ceux du capitalisme, et qu'il est grand temps de détricoter. De ce point de vue, l'affaire PSA est une véritable déclaration de guerre, qui s'étendra s'il n'y est pas mis fin de

manière forte. A l'égard des décisions du PDG, et par voie de conséquence, de ses principaux actionnaires. PSA joue le rôle du financier Jean-Maxime Lévêque, qui s'opposait à la nationalisation du CCF en 1981.

Il faut donc pratiquer de manière inverse de ce qui a été prévu, et nationaliser d'urgence PSA, au prix actuel très faible du titre PSA (à 6,006 € le titre, la capitalisation boursière est de 2,13 milliards d'euros ce vendredi 27 juillet 2011 ; il est inutile de racheter tous les titres : ceux de la famille Peugeot et des institutionnels français seront suffisants, pour un peu plus de 1 milliard ; il faut laisser le choix à General Motors de vendre ou non sa participation, ainsi qu'aux institutionnels étrangers). Ce qui constituera un avertissement sans frais pour tous les amateurs de licenciements, boursiers ou d'autres natures.

Surtout, à ce prix là, les capitaux disponibles chez PSA sont largement suffisants ; ils permettent de prendre toutes les mesures dans le temps, afin d'avoir une véritable politique industrielle dans l'automobile, et aménager son avenir.

Passons donc à la famille Peugeot. Elle est considérée par le magazine « Challenges » (numéro juillet/août 2012) comme la 36^{ème} grande fortune française, avec 1 355 M€ ; elle était en 15^{ème} place dans le numéro de 2011, avec 2 980 M€. Challenges indique que la « *famille contrôle 31% du constructeur auto (CA : 60 milliards) et quelques participations (Ipsos, Onet, Seb, Zodiac). Sa fortune a été divisée par deux en un an.* ».

Cette évaluation devrait théoriquement permettre de fixer le coût de la nationalisation de PSA pour la partie de la famille Peugeot.

Soulignons d'abord que cette évaluation de Challenges est inexacte ; ce qui n'est pas pour nous étonner (voir la première partie de notre ouvrage sur « Grandes fortunes, banquiers, politiciens ... La collusion des pouvoirs face à la crise »). Et ceci, quelles que soient les hypothèses.

La famille Peugeot contrôle en effet une société EPF « Etablissements Peugeot Frères », qui fin 2011 possède 8,17% de PSA et 79,23% de FFP (Foncière, Financière et de Participations). FFP possède 22,8% de PSA, et des participations dans diverses sociétés, cotées ou non.

Par suite, la famille Peugeot ne détient pas 31% du capital de PSA, mais $8,17\% + (22,8\% \times 79,23\% = 18,06\%)$; ce qui donne 26,23% du capital de PSA. Les participations citées par Challenges sont toutes détenues par FFP.

Comme les titres PSA et les titres FFP sont tous deux cotés, il suffit (en appliquant la méthode Challenges – voir page 140) de prendre les cours au 31 décembre 2011 de ces deux sociétés, puis appliquer les pourcentages détenus par la famille pour obtenir la valeur du patrimoine professionnel.

Pour une valorisation plus récente, il faut tenir compte de l'augmentation de capital d'avril 2012 (qui a vu l'entrée de Général Motors dans le capital de PSA à hauteur de 7%), la famille Peugeot ayant participé partiellement à cette augmentation via EPF à hauteur de 3 196 848 actions nouvelles, et via FFP à hauteur de 13 771 232 actions nouvelles.

Une partie de la diminution de la valeur du titre PSA est due à la dilution du capital. Mais cette valeur a beaucoup chuté depuis plusieurs mois.

Nous donnons ci-dessous la valorisation du patrimoine de la famille Peugeot à partir de la valorisation des titres PSA détenus par EPF, et du nombre de titres FFP détenus par EPF.

Evaluation de fortune patrimoniale Peugeot	Dec2010	Dec2011	31/05/2012	27/07/2012
Titres Peugeot détenus par EPF	19 115 760	19 115 760	22 312 608	22 312 608
Valeur du titre	28,41	12,11	7,98	6,01
Valeur de la participation	543 078 742	231 491 854	178 054 612	134 009 524
Titres FFP détenus par EPF	19 932 454	19 932 454	19 932 454	19 932 454
Valeur du titre	51,30	30,60	26,00	24,50
Valeur de la participation	1 022 534 890	609 933 092	518 243 804	488 345 123
Autres actifs financiers	67 558 131	71 730 137	0	0
Valorisation patrimoine famille Peugeot	1 633 171 763	913 155 083	696 298 416	622 354 647
Note :				
Titres Peugeot détenus par FFP	51 792 738	53 363 574	67 134 806	67 134 806
Total titres Peugeot détenus par la famille	70 908 598	72 628 106	89 596 186	89 596 186
Nombre total de titres Peugeot	234 049 225	234 049 344	354 848 992	354 848 992
% de titres Peugeot contrôlés par la famille	30,30%	31,03%	25,25%	25,25%
Valorisation Peugeot contrôlés par la famille	2 014 513 269	879 526 364	714 977 564	538 114 693

Toutes les données « valeur » sont en euros. Rappelons par ailleurs que FFP détient non seulement les titres PSA indiqués, mais aussi les autres participations dans Lisi, Zodiac Aerospace, Seb, Orpea, Ipsos (via LT Participations), Linedata, Hit (Sanef), Holding Reinier (Onet), DKSH, Château Guiraud, les fonds Idi Groupe, Sagard et LBO France, et Immobilière Dassault. Donc la valeur du titre FFP inclut la valorisation de ces participations, et il n'y a pas lieu des les ajouter au patrimoine de la famille Peugeot.

Conclusion : Challenges se trompe lourdement une fois de plus. Fin 2010, la valorisation du patrimoine Peugeot est de 1 633 M€ (et non pas de 2 980) ; même en prenant la valorisation des titres Peugeot, la valorisation passerait à 2 015 M€.

En 2011, l'écart avec Challenges est encore plus important. Notre valorisation est de 913 ou de 880 M€, et non pas de 1 355 M€. Qui plus est, si Challenges a réalisé une valorisation plus proche de la date de parution (vers mai 2012), l'écart passe du simple au double ! Et cette valorisation continue de baisser avec la descente aux enfers du titre PSA.

Avec un milliard d'euros, l'Etat peut prendre le contrôle des actifs PSA et FFP détenus par EPF pour moins de 625 M€, et financer le reste des actifs PSA détenus par les institutionnels français.

Et ensuite, avis à de nouveaux amateurs de licenciements dans les grands groupes. Ce serait un très bon début pour un véritable gouvernement de gauche, loin des effets de menton d'Arnaud Montebourg.