

La Galice offre un rayon de soleil à PSA

NOUVEAU ET INTERESSANT

Cette région du nord-ouest de l'Espagne a débloqué 11 millions d'euros pour apposer son nom sur les nouveaux véhicules 100 % électriques fabriqués dans l'usine PSA de Vigo, la plus grande ville de la communauté autonome.

GREGORY NOIROT, À MADRID

« **S**i PSA devait s'en aller un jour, ce serait une catastrophe. C'est pour cela que notre région s'engage autant. » Pour l'économiste galicien Venancio Salcines, de l'École de finances de La Corogne, pas de doute : sans le groupe français, dont l'usine de Vigo emploie 7 000 personnes, cette collectivité du nord-ouest du pays perdrait l'un de ses deux piliers industriels, avec le groupe Inditex (marque Zara notamment), numéro 1 mondial du textile. « En Espagne, c'est la région qui dépend le plus d'une entreprise », précise l'économiste.

L'USINE PSA FAIT PARTIE DE LA FAMILLE, ON LA SOUTIEN Même constat pour Jesús Lampón, ingénieur spécialiste du secteur automobile, qui a collaboré avec PSA : « Chaque poste de travail correspond à quatre emplois chez les fournisseurs. Cela concerne 30 000 personnes ». Créée en 1958, sponsor du club de foot local,



Dans l'usine PSA de Vigo, une chaîne de montage de la Berlingo. [DR]

L'usine de Vigo fait pour ainsi dire partie des meubles galiciens. Pour les élus, il s'agit de prendre soin de PSA. L'accord dévoilé en septembre entre dans cette logique : l'exécutif galicien, la Xunta, va débloquer 11 millions d'euros pour soutenir la construction des deux modèles 100 % électriques des fourgonnettes Berlingo et Partner, nouveau pari de PSA. En échange, les véhicules porteront le nom « Galicia » sur leurs flancs. Com-

mercialisation prévue pour le deuxième trimestre 2013. Ce partenariat permettra « de maintenir la charge de travail et surtout que Vigo soit à l'avant-garde de l'électromobilité », insiste Alberto Nuñez Feijóo, président de la région, qui souhaite aussi faire connaître la marque Galicia « dans le monde entier ».

Pour Santiago Lago, économiste à l'université de Vigo, « au-delà des mécanismes d'aides directes, la

Repères

14% DU PIB et 31 % des exportations, c'est le poids de l'industrie automobile en Galice.

305 700 Le nombre de véhicules exportés par l'usine de Vigo en 2011 (-9 % par rapport à 2010).

7 000 Le nombre d'employés de l'usine, qui produit 1 600 véhicules par jour.

2 000 À 2 500 Le total des « Galicia » qui devraient être produites à Vigo la première année, pour être vendues dans 30 pays.

Xunta a beaucoup travaillé pour susciter un contexte intéressant pour PSA. » La municipalité de Vigo s'y est mise aussi. Elle « consacrera 3 millions d'euros au projet, en quatre annualités », précise PSA. La mairie estime que pour 1 euro investi elle en récupérera 10 en termes d'activité économique. Indispensable, car le secteur industriel galicien a perdu 43 000 emplois depuis 2009. « Pour la Galice, cet accord, c'est une

façon de dire à PSA : on veut que l'usine reste là, explique Jesús Lampón. Mais c'est aussi un clin d'œil à Mitsubishi, qui travaille avec PSA sur ce dossier. Il y a eu des négociations en vue de lancer une usine de batteries Mitsubishi dans la région. Avec ce partenariat, la Xunta dit aux Japonais : « On mise sur les véhicules électriques, vous pouvez installer votre usine chez nous. »

En dépit de son éloignement des grands axes de communication, l'usine galicienne reste importante pour PSA qui, en 2011, a investi 370 millions d'euros dans sa modernisation. « Ce site est le meilleur emplacement pour produire ces véhicules, explique-t-on chez le constructeur. Vigo a l'expérience de l'électrique, on y a déjà produit des versions électriques des Berlingo et Partner. » À Vigo, la présence du port permet aussi de réduire les frais logistiques. Et le coût horaire du travail, proche de 20 euros, est un atout essentiel aux yeux de PSA. Sans compter l'absence de gros conflit avec les syndicats. « La paix sociale est l'une des clés du succès de Vigo », confirme Jesús Lampón. ▼

ON EN PARLE À BRUXELLES

LE CARNET DE NOTRE CORRESPONDANTE, FLORENCE AUTRET



Échange tonnes de CO₂ contre... femmes !

La « quotamanie » européenne a encore frappé. Elle fait la loi - on s'en souvient - chez les pêcheurs comme chez les producteurs de biocarburants. Après le cabillaud et l'éthanol, elle s'attaque désormais au carbone et... aux femmes !

Un de mes premiers souvenirs bruxellois, comme journaliste, remonte au milieu des années 1990...

LA GOUVERNANCE MONDIALE FAISAIT SES PREMIERS PAS. La protection du climat était un eldorado arpenté par une armée de diplomates d'un nouveau genre, férus d'économie et de science. Après des années de débat, la Commission venait de trancher entre les deux options qui s'offraient à elle pour obliger les Européens à relâcher moins de carbone dans l'atmosphère. Écartant l'idée d'une taxe, elle avait choisi un système sophistiqué de « quotas échangeables d'émissions de CO₂ ». J'étais venue à Bruxelles rencontrer l'homme qui pilotait ce dossier : Peter Zapfel, jeune fonctionnaire et économiste brillant, rentrait d'un séjour au Massachusetts Institute of Technology, en pointe sur la mise en place de tels marchés « artificiels ». Il était en train d'écrire un texte qui allait modeler l'avenir de milliers d'industriels européens, des centrales électriques aux floats de verre, en passant par les raffineries.

Vingt ans plus tard, le marché du carbone - entreprise colossale - est devenu une réalité. Mais les espoirs nourris par ses partisans sont en partie déçus. Avec une tonne de CO₂ à 7 euros, il ne permet pas de susciter chez les industriels ces arbitrages vertueux qui les amèneraient à investir dans des infrastructures plus propres, en contrepartie d'une réduction de leurs coûts d'achat de crédits carbone. À ce prix, il est plus intéressant de polluer que d'investir. La faute à la conjoncture, dit-on à la Commission européenne. La chute de la croissance mondiale et la récession en Europe ont fait baisser la demande de quotas de CO₂, donc son prix. Il faudrait qu'il remonte autour de 20 euros pour redevenir incitatif. Moyennant quoi, la Commission européenne s'apprête à proposer une révision de la directive historique pour permettre de retirer des droits à polluer du marché, ce à quoi s'opposent les gros pollueurs comme la Pologne, qui brûle encore beaucoup de charbon. En somme, la Commission songe à organiser la rareté, autrement dit à manipuler le marché... pour lui permettre de fonctionner. Joli clin d'œil de l'économie administrée à l'économie de marché.

ET LES FEMMES, DANS TOUT CELA ? Les femmes doivent aussi avoir leur quota, car elles sont non pas en excès, mais en trop petit nombre dans les conseils

d'administration. C'est au moins l'avis de Viviane Reding, vice-présidente de la Commission, qui voudrait obliger les entreprises cotées à nommer au moins 40 % de femmes parmi leurs administrateurs non exécutifs. Elle remettra une proposition sur la table du collège des commissaires le 14 novembre mais ses détracteurs, notamment tous les membres les plus libéraux de la Commission, restent nombreux. D'une certaine manière, ils tirent les leçons des expériences précédentes : en imposant un nombre minimal de femmes dans les conseils, la Commission crée artificiellement une demande (et non une offre, comme pour le carbone). Or, il y a peu de femmes sur le marché, assurent-ils. Du coup, on en fait monter le prix... au risque de le déconnecter de la valeur réelle des candidates. Viviane Reding estime, elle, que l'offre de femmes compétentes est largement suffisante et propose des sanctions pécuniaires contre les entreprises les plus machistes. À ce jeu, le cours de l'administratrice non exécutive risque en effet de monter en flèche. **ON NOTERA QUE LES DÉFENSEURS DE VIVIANE REDING SONT SURTOUT DES HOMMES**, au premier rang desquels le président Barroso, et qu'il y a de nombreuses femmes parmi ses opposants. Comme quoi la guerre des sexes n'a pas été déclarée à la Commission européenne. C'est déjà ça. ▼