

# LE COÛT DU TRAVAIL DANS L'INDUSTRIE AUTOMOBILE : 6% ou 60% ?

---

**Rémy Prud'homme<sup>1</sup>**

**3 août 2012**

L'affaire Peugeot a été utilisée pour « démontrer » que le coût du travail ne pose aucun problème de compétitivité en France. Les salaires versés par Peugeot, nous a-t-on expliqué, représentent moins de 10% de la valeur des ventes de la firme (de 5% selon les syndicats, de 10% selon les ministres et leurs thuriféraires). Réduire ces salaires de 10% diminuerait les coûts de moins de 1%. Le coût de la main d'œuvre, concluait-on, est donc un faux problème, et il faut chercher ailleurs les causes de la perte de compétitivité de Peugeot, et des entreprises industrielles françaises en général. Ce raisonnement qui ne voit pas plus loin que le bout de son nez est un sophisme facile à démonter.

L'industrie automobile, plus encore que la moyenne des autres activités, est une industrie d'assemblage. Peugeot ne fabrique pas, mais achète les pneumatiques, les sièges, les amortisseurs, les phares ou les essuie-glaces qui composent ses voitures. Ces achats, dits consommations intermédiaires, représentent une part considérable du prix des ventes. La comptabilité nationale la donne pour la branche « matériel de transports » : 85%. Le chiffre pour Peugeot, qui ne figure pas dans son rapport annuel, ne doit guère être bien différent.

Il n'est pas bien difficile de comprendre que le prix auquel Peugeot achète ses sièges ou ses pneumatiques incorpore le coût du travail dans l'industrie des pneumatiques ou des sièges. Et que ce prix incorpore à son tour le coût du travail chez les fournisseurs des fabricants de sièges et de pneumatiques. Ce qui pèse sur la compétitivité de Peugeot, ce n'est pas tant le coût du travail dans la firme au Lion que le coût du travail dans la France toute entière.

---

<sup>1</sup> Professeur des Universités

---

Qu'est-ce que cela donne au final ? On peut l'estimer pour la branche matériel de transport. Au coût en main d'œuvre direct de la production, qui représente 12% des ventes, il faut ajouter le coût indirect de la production de cette chaîne d'achats intermédiaires. Le calcul montre que ce coût s'élève à 44% du prix de vente des produits de cette branche. Soit au total 56%. Le solde comprend les impôts, l'amortissement (usure du capital), et pour une part faible les profits des entreprises. Ce chiffre de 56% est cohérent avec la part des salaires dans la valeur ajoutée du pays, 59% ; il est légèrement inférieur parce que le secteur des matériels de transport est un plus capitalistique que la moyenne de tous les secteurs. Il est un ordre de grandeur valable pour Peugeot. Une baisse des coûts salariaux de 10% en France entraînerait une baisse du prix des voitures d'un peu moins de 6%.

Un calcul plus approfondi prendrait en compte les importations de fournitures, qui n'incorporent pas le coût de la main d'œuvre française. Plus nos entreprises font appel à des fournisseurs étrangers, et plus elles allègent le fardeau des coûts élevés du travail français. Selon certains auteurs, l'un des secrets de la compétitivité allemande, en particulier dans l'automobile, est précisément le recours massif à des importations de composants bon marché en provenance d'Europe centrale. Mais Peugeot, peut-être par patriotisme, se fournit surtout en France.

Le coût salarial représente donc environ 60% du coût des produits fabriqués en France - pas 5% ou 10% comme on nous le rabâche. Son niveau élevé (pas dans l'absolu mais relativement à ceux des autres pays du globe), et plus encore son augmentation rapide, sont donc bien des causes majeures de la perte de compétitivité de l'industrie automobile, et de l'industrie française en général. Pas les seules sans doute, mais des causes importantes. Notre coût salarial contribue fortement au recul de nos ventes, et donc à la funeste désindustrialisation de notre pays. Nier cette réalité - par ignorance ou par habileté - et bâtir des plans de redressement sur ce déni, c'est hélas construire sur du sable.