



## Une croissance de plus de 10 % en 2012 Une croissance de plus de 10 % en 2012 pour PSA

L'activité de la fonderie PSA n'a pas les deux pieds sur le frein. Son nouveau directeur annonce une croissance de plus de 10 % en 2012 et un investissement de 6 millions pour produire le carter-cylindre diesel de demain.

Tous les sites de PSA Peugeot Citroën ne sont pas logés à la même enseigne. L'usine d'Aulnay (Seine-Saint-Denis) a mis fin aux contrats de trois cents intérimaires. La fonderie de Sept-Fons n'ajuste pas ses effectifs. Le deuxième employeur privé de l'Allier, 750 salariés dont 60 intérimaires, roule vers un avenir plutôt serein.

Son nouveau directeur, Rémi Girardon, table sur une progression de plus de 10 % de la croissance, en 2012, « tirée principalement par l'activité des carters-cylindres ». La fonderie a décroché des marchés en Amérique du sud. Elle alimentera ainsi en carters-cylindres l'usine PSA de Porte Real, au Brésil, qui emploie 2.900 salariés. Rémi Girardon se garde de tout triomphalisme :

« On n'est jamais serein dans l'industrie. Il faut toujours rester prudent face à un retournement du marché et travailler sans cesse pour conserver sa compétitivité et son coup d'avance ». Sur cet échiquier industriel, le site bourbonnais a déplacé une pièce maîtresse. Il a engagé, au coeur de l'été, des adaptations des lignes pour produire en 2013 le carter-cylindre diesel de la génération Euro 6. Six millions d'euros seront injectés sur un an.

La fonderie a investi 800.000 euros dans la régénération thermique des déchets de sable pollués. Évacués et traités dans une déchetterie, ils seront recyclés en décembre dans l'usine.

Le sable régénéré sera réintroduit dans la production d'assemblage des noyaux. C'est un gain de coût pour le site et un geste pour l'environnement : « On évite ainsi 360 camions à l'année pour le transport de ce sable, ce qui permet une économie de 102.000 tonnes par an d'émission de CO<sub>2</sub> ». Toujours dans ce souci de préserver

l'environnement, l'usine teste toujours le transfert en péniche de pièces vers le site de Mulhouse. Deux embarcations par semaine livrent des freins et reviennent avec des déchets métalliques, ce qui représente une économie de vingt poids lourds sur les routes.

Rémi Girardon, entré dans le groupe en 1997, annonce deux principaux défis : maintenir une activité en croissance et gagner en productivité dans un contexte mondial pas forcément favorable à l'automobile : « Des difficultés, il y en a tous les jours. On doit trouver les bonnes solutions. Il faut viser l'excellence opérationnelle ». Le prix à payer pour rester dans le groupe de tête.

Pierre Raynaud