

Le ciel se couvre pour la plupart des constructeurs automobiles européens. A commencer par les deux français, qui surveillent comme le lait sur le feu leurs stocks de véhicules, pour éviter qu'ils gonflent rapidement en cas de tassement de la demande.

Chez PSA Peugeot Citroën, un comité de groupe européen est convoqué mercredi, dans la foulée de la publication du chiffre d'affaires des neuf premiers mois, qui s'annonce en dessous des attentes. Les syndicats redoutent un gros coup de frein sur la production, après les premières mesures prises en septembre et octobre. Fin décembre, les usines pourraient chômer plus de deux semaines au lieu d'une. Un comité central d'entreprise extraordinaire est attendu mi-novembre, pour

mance, qui a pris du retard au premier semestre.

Ce plan vise à améliorer le résultat opérationnel de 3,7 milliards d'euros sur la période 2010-2012, dont 55 % par la réduction de coûts et 45 % grâce à la politique commerciale (montée en gamme, maîtrise des prix, etc.). La réalisation du second volet étant de plus en plus incertaine, « *il nous faut accélérer les réductions de coûts* », martèle depuis plusieurs semaines le président Philippe Varin, qui a lancé dès juillet une cinquantaine de groupes de travail dans ce but.

En attendant de telles mesures, les analystes prédisent pour la plupart une prochaine révision des objectifs. « *La probabilité de plus en plus forte que le groupe n'atteigne pas ses objectifs financiers déjà révisés en baisse en*

aborder la dimension française du sujet. En septembre, le groupe aux deux marques n'a pas pu produire 45.000 voitures prévues à son planning, en raison des problèmes informatiques de son principal fournisseur de vis, Agrati. Une bétise ayant provoqué une chute de ses ventes européennes de 13,9 % en septembre, malgré plusieurs lancements récents, comme la DS4 ou la 508, dans un marché en légère hausse (+ 0,6 %).

Au-delà de ce problème, plusieurs sites industriels se sentent menacés à plus ou moins long terme, notamment Aulnay-sous-Bois et Sevelnord, près de Valenciennes. Et ailleurs, les intérimaires sont en sur-sis. Depuis plusieurs mois, l'état-major de PSA cherche à corriger une certaine dérive de son plan de perfor-

juillet risque de peser sur le titre à court terme », souligne par exemple Natixis, qui a abaissé sa recommandation.

« Réagir vite »

Moins pessimiste, Renault reste très vigilant. Le groupe a déjà programmé des mesures de chômage partiel dans certaines de ses usines françaises, par manque de visibilité sur la conjoncture. « *Il faut bien prendre une hypothèse centrale pour 2012, indiquait, en fin de semaine dernière, Carlos Ghosn. Si le marché européen termine l'année prochaine sur une baisse de 1 ou 2 %, je serai très content. Pour l'instant, nous ne voyons pas de décrochage significatif de nos commandes. Les consommateurs continuent d'acheter, comme si les gouvernements allaient trouver une*

solution » aux problèmes de la dette et de l'euro, ajoute le PDG de Renault-Nissan, qui observe néanmoins un coup de frein dans l'activité auprès des grands comptes. « *Si on devait aboutir à un autre scénario, alors il nous faudra revoir nos plans* ».

Dans un tel contexte, la priorité absolue « *est de pouvoir réagir vite face à l'évolution de la conjoncture* ». Et pour cela, un seul levier : « *garder les stocks sous contrôle* ». Le groupe au losange s'estime mieux armé qu'au début de la crise de 2008, car il a une meilleure connaissance de ses besoins en fonds de roulement et estime « *ne pas avoir de problèmes financiers* ».

DENIS FAINSILBER