



Automobile

Le Mondial ouvre jeudi à Paris ses portes aux professionnels. Après l'usine de PSA à Aulnay, d'autres sites européens sont menacés de fermeture. PAGE 22



La menace de nouvelles fermetures d'usines pèsera sur l'automobile au Mondial de Paris

Le Salon de l'automobile ouvrira jeudi ses portes dans un contexte difficile en Europe.

CYRILLE PLUYETTE

AUTOMOBILE Au Salon de l'automobile de Paris, qui ouvrira jeudi ses portes aux professionnels, les constructeurs tenteront de faire oublier le marasme du secteur en Europe en mettant les projecteurs sur leurs nouveautés. Mais une seule question occupera les esprits : le secteur échappera-t-il à de nouvelles fermetures de sites sur le Vieux Continent ? Pour beaucoup d'observateurs, l'annonce de l'arrêt de l'usine de PSA Peugeot Citroën à Aulnay en 2014 ne pourrait être que le début d'une réaction en chaîne.

Il faut dire que la situation du marché européen ne cesse de se dégrader. Les ventes pourraient chuter en 2012 - pour la cinquième année d'affilée - à 12,8 millions de véhicules, puis à 12,5 millions en 2013, selon le cabinet Euler Hermes. Soit une perte de 3,5 millions de voitures par rapport à 2007 !

Le problème des surcapacités de production ne cesse donc de s'aggraver. Les usines européennes des marques de milieu de gamme tournent cette année à 62 % de leur potentiel, selon le cabinet Roland Berger, soit nettement moins que le seuil nécessaire pour espérer être rentable (75 à 80 %). Conséquence, ce cabinet esti-

me que le secteur devra fermer 5 usines à court terme et 5 supplémentaire d'ici à trois ou quatre ans si la situation du marché perdure, pour atteindre un taux d'utilisation acceptable.

Sur cette question, les déclarations de plusieurs patrons ne sont pas de nature à rassurer, même si elles restent floues. « Il y aura des restructurations en Europe », a déclaré récemment Alan Mulally, le patron de Ford. Le groupe anticipe une perte de plus d'un milliard de dollars cette année en Europe. Le site de Genk, en Belgique, serait menacé, selon le *Wall Street Journal*. General Motors, dont le déficit dépasse les 650 millions de dollars au premier semestre en Europe, se prépare également à fermer un site de sa filiale Opel, après celui d'Anvers en 2010. En ligne de mire, l'usine allemande de Bochum, dont la production doit cesser après 2016. En attendant, Opel prévoit une réduction « significative » de ses effectifs administratifs.

Plus surprenant, Sergio Marchionne, le patron de Fiat, qui martèle depuis des mois la nécessité de s'attaquer radicalement aux surcapacités de production, se montre à présent plus mesuré. Il a promis samedi à Mario Monti, le chef du gouvernement italien, de « sauvegarder la présence industrielle du groupe en Italie ». Fiat compte, toutefois, abandonner le plan d'investissement massif qu'il avait prévu dans la

péninsule. Même les constructeurs allemands commencent à être rattrapés par la crise. Daimler, le fabricant des Mercedes, anticipe que les résultats de sa division automobile seront inférieurs cette année à ceux de 2011. Il devrait annoncer des mesures de réductions de coûts d'environ un milliard d'euros, selon la presse allemande.

Chômage partiel

Pour l'heure, le secteur, qui a déjà réduit le nombre de lignes de production par site, multiplie le recours au chômage partiel. L'usine Renault de Douai connaîtra ainsi 15 journées non travaillées en octobre. Chez PSA, 7 jours sont notamment prévus à Sochaux le mois prochain. Et, en moyenne, les usines italiennes de Fiat ne fonctionnent que deux semaines par mois. « Mais seules des décisions plus drastiques, passant par des fermetures d'usines, permettront de faire réellement baisser les coûts fixes », souligne Yann Lacroix, responsable des études sectorielles chez Euler Hermes, qui juge hautement probables des décisions dans ce sens.

Certains experts prennent comme repère le traitement de choc appliqué aux États-Unis. « Les constructeurs américains ont fermé 18 usines aux États-Unis sur la période 2000-2009, supprimant plus de la moitié de leurs effectifs outre-Atlantique », rappelle



Yann Lacroix. Ces entreprises, qui ont abaissé leur point mort, dégagent à présent de confortables bénéfices en Amérique du Nord.

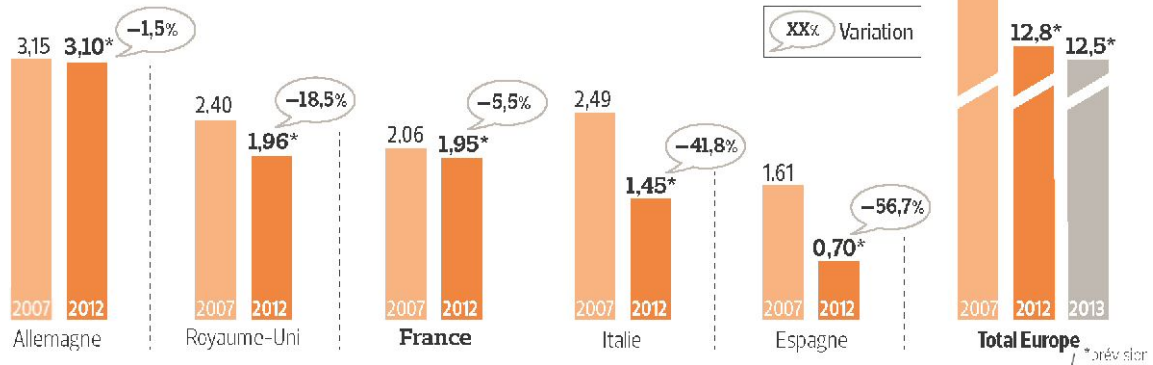
Mais en Europe, où les gouverne-

ments se battent pour éviter des suppressions d'emplois, la tâche s'annonce plus ardue. Dan Amman, le directeur financier de GM, a estimé ré-

cemment que le redressement serait « *douloureux, plus compliqué, plus long dans le secteur en Europe que ça ne l'a été* » aux États-Unis. ■

ÉVOLUTION DES PRINCIPAUX MARCHÉS EUROPÉENS ENTRE 2007 ET 2012, en millions de véhicules particuliers vendus

Source: Euler Hermes



« Le jour où quelqu'un sera en mesure de se restructurer profondément en Europe, cela forcera tous les constructeurs à le faire également »

CARLOS GHOSN, PDG DE RENAULT



« La restructuration de PSA est la seule voie pour assurer l'avenir du groupe »

PHILIPPE VARIN, PRÉSIDENT DU DIRECTOIRE DE PSA



« L'état actuel du marché automobile ne nous permet pas de faire des investissements susceptibles de garantir la pérennité de l'entreprise »

SERGIO MARCHIONNE, ADMINISTRATEUR DÉLÉGUÉ DE FIAT



« Il y a une énorme baisse de la demande, mais nous restons absolument engagés en Europe. Il y aura des restructurations »

ALAN MULALLY, DIRECTEUR GÉNÉRAL DE FORD

