

Bref

R H Ô N E - A L P E S

25 mars 2009 - n° 1945

L'actualité des entreprises et des collectivités régionales

► Dans ce numéro

| | |
|--|-----|
| Aderly | 8 |
| Air France-KLM | 12 |
| Aonox la ligne blanche | 6 |
| Armure | 5 |
| Automéca | 6 |
| Banque de Vizille | 3 |
| Banque Rhône-Alpes | 4 |
| Caravelle | 6 |
| Casino | 6 |
| Casino Restauration | 6 |
| CDO | 2 |
| Cern | 12 |
| Chéreau | 6 |
| Contitech-Anoflex | 1 |
| Cotis Développement | 3 |
| Credit agricole | |
| Centre-est | 2 |
| Decovision | 5 |
| DL Software | 5 |
| ERDF | 8 |
| Ethics | 4 |
| Farimia | 5 |
| Fournier | 2 |
| GPV | 6 |
| Groupe 4 | 4 |
| Insight Outside | 3 |
| L'Alpe d'Huez | 7 |
| L'Arbre à glaces | 3 |
| Laboratoires Merck Sharp & Dohme-Chibret | 5 |
| Lamberet | 6 |
| Le Courrier Economie | 3 |
| Loire Offset Titoulet | 4 |
| Natura | 4 |
| Omerin | 5 |
| Ossabois | 2 |
| Raidlight | 4 |
| Renault Trucks | 4 |
| Rencast | 1-6 |
| Réseau Ferré de France | 8 |
| Sabeton | 3 |
| Saint Jean | 3 |
| Serl | 7 |
| Setforge | 5 |
| Société stéphanoise des eaux | 8 |
| Somab | 5 |
| Spark | 5 |
| Thermes de Brides-les-Bains | 5 |
| Verdoso Industry | 6 |
| Zen | 6 |

La sous-traitance automobile proche de l'infarctus

Sale temps pour la filière automobile. En quelques jours, deux informations sont venues alourdir une ambiance déjà bien plombée. Mercredi 18 mars, le tribunal de commerce de Lyon a prononcé la liquidation judiciaire de la fonderie Rencast. Fragile, le fabricant de pièces de fonderie (lire page 6) n'a pas résisté à la baisse brutale de l'activité des constructeurs qui rejaillit sur toute la chaîne de sous-traitance.

Trois mois de sursis lui ont été accordés pour trouver un repreneur. Mais, dans les deux usines rhônalpines de Rencast, la facture sociale sera lourde. Le moral n'est pas meilleur chez Contitech-Anoflex (groupe Continental). Selon un communiqué de la CGT, l'équipementier "vient d'annoncer l'arrêt de certaines fabrications, la délocalisation de sa production de flexibles pour directions automobiles en Roumanie, la fermeture de l'usine de Rillieux et le licenciement de 157 salariés", sur les 500 que la société emploie dans ses sites de la région lyonnaise.

Comme nous le répétait la semaine dernière Bruno Lacroix, président du Conseil économique et social régional, et dirigeant de la société industrielle Aldès, "une baisse d'activité de 50 %, moi, je ne sais pas gérer plus de quelques mois". Certes, la chute brutale du marché, que la prime à la casse n'a pas encore réussi à enrayer, est implacable. Mais elle souligne une nouvelle fois la relation dominant/dominé (constructeur/sous-traitant) qui a toujours caractérisé la filière automobile française. "Les constructeurs exigent chaque année

une baisse draconienne du prix des pièces ou des sous-ensembles qui peut aller de 3 à 15 %... (Ils) ont demandé à leurs fournisseurs d'aller s'implanter dans les pays à bas coût pour être situés à proximité des usines d'assemblage... La direction de PSA vient d'annoncer que son objectif est d'acheter 50 % de ses composants dans les pays à bas coût à l'horizon 2010, contre moins de 25 % aujourd'hui. Renault veut passer sa part de 35

à 60 %". Rabâchée par la CGT, cette analyse est aussi reprise par de nombreux observateurs proches du patronat qui reconnaissent l'absence totale de culture collaborative entre constructeurs et fournisseurs, tout le contraire de l'Allemagne par exemple. Un blocage culturel qui pourrait transformer cette crise commerciale, qui a conduit à une baisse invraisemblable des ventes de voitures dont personne



La filière automobile est durement secouée.

ne peut dire combien de temps elle va durer, en restructuration industrielle de grande ampleur.

Au moment où il y a le feu, est-il vraiment utopique de parler de relocalisations, de maintien de l'industrie sur le territoire national ? Car, à ce rythme, on se demande ce qui restera de la filière automobile française... au sortir de la crise. Dans l'immédiat, la responsabilité des constructeurs est grande. Au moins autant que celle d'un Etat dont on perçoit bien les limites de l'action.

Didier Durand

ddurand@brefonline.com