

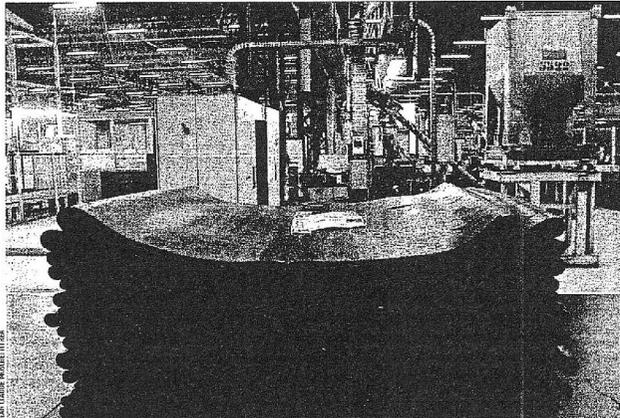
DÉFAILLANCES

# La sous-traitance reste en zone rouge

La baisse des volumes de production laisse peu de marge de manœuvre à des industriels dont la restructuration est devenue difficile à financer.

■ Trois groupes de sous-traitants automobile dans la liste des dix plus grosses défaillances du premier semestre 2008 : le spécialiste du système d'échappement, Klarius, la Fonderie automobile aquitaine et le groupe Istra (découpage et emboutissage). Une hausse de 12,5% des sinistres dans le secteur depuis le début de l'année, pour une contre-performance bien supérieure à celle du reste de l'industrie (+ 4 %). La purge est loin d'être terminée au sein des sous-traitants français de l'automobile. « Depuis cinq ans, il faut compter chaque année un dossier significatif de défaillance », reconnaît Emmanuel Bonnaud, conseiller en restructuration. Un scénario catastrophe qui a débouché sur la vente de dizaines de groupes à la barre du tribunal et, souvent, à leur démantèlement.

Manzoni s'est finalement fait reprendre par plus petit que lui : le drômois Arche. Rencast est passé sous pavillon italien après son rachat par Zen, l'un des plus sérieux candidats européens à la consolidation du secteur. Heuliez a vu son partenaire commercial, l'indien Argentum Motors, devenir son actionnaire majoritaire. Enfin, une série de fonds d'investissement, des spécialistes américains du retournement d'entreprise, sont partis à la chasse aux affaires sur le marché français : Silver Point



Durcissement. La crise financière a limité les possibilités d'ajustement de la dette : les banquiers refusent de suivre. CG Gomma (photo) a ainsi dû trouver un nouvel actionnaire.

a acquis l'an dernier CF Gomma, qui a vécu l'un des sauvetages les plus emblématiques de ces dernières années, avec l'ancienne filiale de Renault, CAT. Le financier américain Wilbur Ross s'est attaqué à la restructuration en Europe de Collins & Aikman. Matlin Patterson pilote le redressement de Michel Thierry. « A force de restructurations, le tissu industriel a déjà été assaini », constate Emmanuel Bonnaud. Une nouvelle vague de défaillances est pourtant attendue pour les mois à venir. Selon Euler-Hermès, les sous-traitants

automobile devraient enregistrer une baisse de leur marge pour 2008. Avec un point de moins, elle devrait redescendre à 1,5 %. Une érosion de la rentabilité qui va rendre difficile le financement de nouvelles restructurations. Or le contexte reste très peu favorable à un secteur qui a dû absorber la flambée des matières premières. « L'équation économique est toujours aussi complexe », insiste Guillaume Cornu, associé chez Deloitte, pour qui les dossiers dans l'automobile ont représenté 50 % de l'activité exercée, clos au 31 mai 2008.

UNE LISTE TOUJOURS LONGUE

Sociétés pour lesquelles un jugement de procédure collective a été prononcé en 2007 ou au cours du premier semestre 2008.

Société	Activité	C.A. (milliers d'euros)
GRUPE EURAKOM FRANCE (Ise)	Mécanique générale	242
GRUPE RENCAS (Rhône)	Fonderie de métaux légers	165
GRUPE AUTOMOTIVE PARTIS MANUFACTURING (Hauts-de-Seine)	Mécanique générale	80
GRUPE ISTRA (Seine-Maritime)	Découpage, emboutissage	32
KLARIUS SAS (Eure-et-Loir)	Fabrication autres équipements	71
EMT COMPOSANTS (Seine-Maritime)	Fabrication autres équipements	56
DIGNET ELECTRONICS SAS (Meurthe-et-Moselle)	Fabrication autres équipements	24
HEULIEZ (Deux-Sèvres)	Assembleur auto	270
METALTEMPLE (Savoie)	Fonderie d'acier	31
EURO AUTO HOSE (Nièvre)	Articles en caoutchouc	22
FONDERIE AUTOMOTIVE AQUITAINE (Lot-et-Garonne)	Fonderie de fonte	68
MOTTAZ (Sure)	Découpage, emboutissage	30

SOURCE : EULER-HERMÈS

Même si les sous-traitants ont pu parfois augmenter leurs prix, la hausse des matières premières a impacté leurs marges. Les incontournables objectifs de productivité se sont cumulés avec la baisse de volumes des constructeurs, voire à l'échec de certains modèles (Laguna, Modus...). La compétition avec les pays à bas coûts, l'investissement dans des sites à l'étranger et les efforts de R & D ont continué aussi à peser sur les industriels. Résultat : une structure de bilan et une situation financière souvent fragilisées.

Une dégradation qui intervient en pleine crise du crédit. L'accès au financement bancaire est plus difficile. « Les banques exigent désormais des diagnostics économiques et financiers très poussés des entreprises avant le passage en comité de crédit et se décident après cette analyse de la situation », témoigne Guillaume Cornu. « Il y a très peu d'argent pour financer la restructuration. Des capitaux pour du leasing, oui. Mais pas pour de nouvelles lignes de crédit », regrette pour sa part Emmanuel Bonnot. Du côté des trésoreries, la Loi de modernisation de l'économie (LME), applicable au 1<sup>er</sup> janvier 2009, et ses avancées en matière de réduction des délais de paiement (60 jours à réception de la facture) ne vont pas

changer grand-chose. « L'automobile est un secteur où l'on aime les rapports de force », constate Jean-Emmanuel Kuntz, avocat spécialisé dans le secteur. Les constructeurs, eux, ne peuvent plus soutenir leurs partenaires comme ils le faisaient pour sécuriser leurs approvisionnements. Ils passent en revanche plus de temps sur l'identification de « canards boiteux ». Au sein des services achats, des cellules de contrôleurs de gestion spécialisés dans les fabricants à risques ont été mises en place. « Il y a dix ans, les donneurs d'ordres envisageaient des solutions de financement. Là, ils ne suivent plus », regrette un chef d'entreprise. Les sous-traitants ont aussi souvent perdu la main sur une partie de leur trésorerie en ayant recours à l'affacturage. « Cette externalisation des factures réduit la marge de manœuvre et limite l'accès au découvert », avertit Jean-Emmanuel Bonnaud. Vers quelles pistes les spécialistes de la restructuration orientent-ils les sous-traitants ? Diversification du portefeuille clients, restructuration de la dette, amélioration de l'efficacité opérationnelle. « La production française a déjà baissé de 7 % en 2005 et devrait reculer à nouveau de 2 % cette année », avance Yann Lacroix, spécialiste automobile chez Euler-Hermès. La marge de manœuvre est étroite. ■ SYLVIE ANDREAU

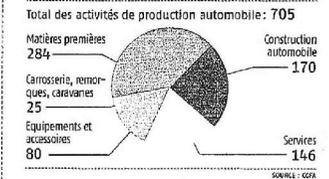
LES INDICATEURS

<b>BALANCE COMMERCIALE</b> - 4 834 M€ Juillet 2008 / SOURCE : DOUANES	<b>EURO/DOLLAR</b> 1,4571 22 septembre 2008 / SOURCE : BANQUE CENTRALE EUROPÉENNE
<b>PRODUCTION INDUSTRIELLE</b> - 1,2 % Juillet 2008 / SOURCE : INSEE	<b>EURIBOR A TROIS MOIS</b> 5,005 % 22 septembre 2008 / SOURCE : FE
<b>PRIX À LA CONSOMMATION</b> - 0 % Août 2008 / SOURCE : INSEE	<b>SMIC</b> 8,71 € MONTANT HOORAIRE BRUT AU 1 <sup>er</sup> JUILLET 2008
<b>PRIX À LA PRODUCTION</b> + 0,7 % Juin 2008 / SOURCE : INSEE	<b>SÉCURITÉ SOCIALE</b> 2 773 € / MOIS PLAFOND AU 1 <sup>er</sup> JANVIER 2008

UN POIDS LOURD DE L'EMPLOI

■ Malgré la suppression de 4 000 emplois par Renault et la baisse lente des effectifs, le secteur automobile représente toujours 705 000 emplois directs et indirects en France. Soit près de 3 % du nombre total de salariés.

EMPLOIS INDUITS PAR L'INDUSTRIE AUTOMOBILE EN FRANCE EN 2007 (milliers)



MOIS D'AOÛT CATASTROPHIQUE

■ Les immatriculations de voitures neuves ont reculé de 3,9 % en Europe depuis le début de l'année et de 15,6 % en août. Les ventes en France font mieux que la moyenne en progressant de 2,9 % depuis janvier.

NOMBRE D'IMMATRICULATIONS DANS L'UNION EUROPÉENNE (milliers)

