



## RÉGION

SOCHAUX Coronavirus

# PSA : « Nous avons toutes les pièces dont nous avons besoin »

Le constructeur a mis en place, à l'échelle du groupe, un comité rassemblant la R & D, les achats, la fabrication et la logistique afin d'assurer la continuité de l'approvisionnement. Si la situation perdure, Carlos Tavares, président du Directoire de PSA, n'exclut toutefois pas une carence sur certaines pièces.

Le site PSA de Sochaux va-t-il passer entre les gouttes de l'épidémie de coronavirus (Covid-19) ? « Nous avons toutes les pièces dont nous avons besoin », assurait lundi 2 mars la direction de l'usine sochalienne. « Nos deux chaînes d'assemblage fonctionnent normalement. » La première (Système 1) fabrique la Peugeot 308 et la deuxième (Système 2) les Peugeot 3008 et 5008, l'Opel Grandland X et bientôt la nouvelle DS 4.

La semaine dernière pourtant, l'incertitude planait concernant l'approvisionnement d'une petite pièce en plastique (avec une douzaine de jours de stock) produite par un sous-traitant italien, en l'occurrence la société MTA spécialisée dans les composants électromécaniques et électroniques.

Celle-ci avait alors fermé *sine die* son centre de production (600 salariés) basé à Codogno en Lombardie, foyer de l'épidémie de l'autre côté des Alpes. « Nous avons un sourcing alternatif pour ce fournisseur italien », assurait, également lundi 2 mars, la direction générale du groupe automobile à Rueil-Malmaison par la voix de son service communication.

### 300 fournisseurs chinois sur un total de 8 000

Lors de l'émission Le Grand Jury RTL/LCI/le Figaro, dimanche 1<sup>er</sup> mars, Carlos Tavares, président du Directoire de PSA, a déclaré que le groupe qu'il dirige depuis 2014 « a environ 300 fournisseurs chinois sur un total de 8 000, ce qui met évidemment nos usines européennes dans la dépendance de ces fournitures. » Et d'ajouter : « Pour l'instant nos usines fonctionnent à plein. »

Il a parallèlement relayé une information des autorités chinoises selon laquelle l'activité industrielle des usines de PSA redémarrerait le 11 mars dans la province du Hubei dont le chef-lieu est la ville de Wuhan, épicentre du Covid-19.

Craint-il une rupture d'appro-



Pour la pièce en plastique produite par un sous-traitant italien qui a fermé la semaine dernière son usine en raison de l'épidémie de coronavirus, « nous avons un sourcing alternatif », assure PSA. Photo ER/Lionel VADAM

visionnement ? « Si la situation venait à perdurer, ce risque-là existe », a-t-il ajouté en précisant « avoir plusieurs semaines (de stocks) devant nous » (l'automobile fonctionne aujourd'hui à flux tendu, mais pas pour toutes les pièces).

Le service communication du groupe PSA complète : « Nous avons mis en place un comité qui rassemble la R & D, les achats, la fabrication, la logistique afin d'assurer la continuité de l'approvisionnement ».

### Les effets du Covid-19 « pas encore visibles »

Selon François Roudier, directeur de la communication du Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA), « les effets du coronavirus ne sont pas encore visibles. » Il concède néanmoins que les constructeurs pourraient souffrir ce mois-ci « de bateaux qui ne sont pas partis », si bien que « certains modèles pourraient ne pas être disponibles en France. »

Alexandre BOLLENGIER

### La Chine : moins de 3 % des ventes mondiales

Pour PSA, l'impact de l'épidémie du Covid-19 sur son activité en Chine est marginal. Ses performances commerciales se sont en effet effondrées ces dernières années pour passer de 750 000 unités écoulées en 2014 à 117 100 en 2019 (Asie du Sud-Est comprise). C'est aujourd'hui moins de 3 % de ses ventes mondiales.

Il y a cinq ans, le groupe s'était pourtant fixé pour objectif de vendre un million de voitures par an dans l'Empire du milieu (avec une capacité de production de 1,2 million d'unités), dont quelque 200 000 DS. La marque premium n'a écoulé que... 2 100 exemplaires l'an passé alors que PSA a cédé ses parts (50 %) dans l'usine de Shenzhen (possédée à parité avec le Chinois Changan).

La donne est totalement différente pour d'autres constructeurs. Volkswagen, par exemple, réalise quelque 40 % de son chiffre d'affaires en Chine.