

# Le groupe PSA attend que Sochaux sèche

*Quand le centre de production franc-comtois a les pieds dans l'eau, l'ensemble de la firme automobile n'est pas loin de tousser.*

Dans la plaine de Sochaux depuis 1912, hormis l'avènement des congés payés, et la grève de 68, rien n'avait jamais paralysé le plus important centre de production d'Automobiles Peugeot. Rien jusqu'à ce que la Savoureuse, la petite rivière venue du Ballon d'Alsace via le territoire de Belfort, ne quitte son lit jeudi dernier, pour s'engouffrer dans l'usine et transformer en quelques heures l'ancienne nationale qui sépare le site en deux en un véritable fleuve.

## La production de la XM touchée

Et depuis, malgré les efforts colossaux déployés, le centre ne réussira véritablement à redémarrer qu'en fin de semaine. D'ici là plus de dix mille voitures auront été perdues. C'est dire l'enjeu de la course contre la montre engagée dès le retrait des eaux vendredi, de dizaines d'hectares d'ateliers. Le bilan est bien sûr impossible à esquisser à ce jour, des experts en nombre continuant de sillonner le centre qui, d'heure en heure, se découvre encore de nouvelles plaies.

Mais au delà de la véritable catastrophe connue par Sochaux, on mesure encore mal les répercussions que celle-ci peut avoir sur l'ensemble du groupe PSA. De nombreuses productions se

croisent en effet entre usines, et de même que Sochaux reçoit certaines pièces en provenance d'autres unités Peugeot ou de filiale, les centres de Mulhouse, Poissy, Ryton en Angleterre, Madrid, et Rennes pour Citroën, sont des « clients » de Sochaux. La « XM » produite à 400 exemplaires par jour dans la capitale bretonne reçoit tous ses berceaux moteur de l'usine du Doubs.

Or si l'atelier concerné est remis en route aujourd'hui, il réussira au maximum à fournir la moitié de cette demande. La direction pourtant n'est pas alarmiste, et assure que de tels problèmes peuvent se régler s'ils ne perdurent pas. Lundi par exemple, Mulhouse manquait d'amortisseurs arrières de « 205 GTI » fournis par l'usine de Bart, annexe de celle de Sochaux, elle a donc baissé la production de ce modèle, au profit d'une 205 classique, aux caractéristiques souvent demandées.

## Les limites du « Juste à temps »

Car le problème est que Peugeot à l'habitude du « sur mesure », et n'engage d'ordinaire la fabrication des voitures qu'à partir du moment où la commande précise du client est enregistrée.

Ryton qui produit des 405



L'usine de Sochaux ne sera pas de nouveau opérationnelle avant la fin de la semaine. D'ici là, plus de 10.000 véhicules auront été perdus.  
Photo Jean-Luc GILLME

est elle aussi dépendante de Sochaux, et le doute subsiste quant à une dizaine de pièces dont la fabrication ne redémarrera peut être pas en temps voulu. Les Anglais seraient alors en chômage technique.

Par contre, les sous-traitants de Peugeot eux ne semblent pas devoir souffrir de la paralysie de Sochaux, même si cela leur impose de jongler

entre leurs clients. La politique développée par le constructeur à l'égard de ses fournisseurs leur a imposé de grandir ou se regrouper, les incitant également à fournir d'autres marques. Durant une semaine, ils peuvent prendre de l'avance sur la production destinée à Citroën ou Renault, et inverser dès que Sochaux sera à nouveau opérationnel

Mais là aussi, la marge de manoeuvre est courte. Le système du juste à temps révèle donc au travers de cette catastrophe naturelle, sa fragilité, même si pour l'instant, les péripéties de Sochaux n'ont des effets que limités sur l'organisation de production complexe de PSA.

Christophe DOLLET