



17, boulevard Poissonnière  
75002 PARIS  
Tél. 01 53 72 00 17  
Fax 01 53 72 00 01  
p.prunet@apex.fr

## **Actualité économique de l'industrie automobile – N°4**

*Semaine du 2 au 6 mars 2009*

### **SOMMAIRE**

<b>LES CHIFFRES DU MOIS</b>	<b>2</b>
<b>Auto : très fort rebond des ventes en février en Chine</b>	<b>2</b>
<b>ACTUALITE DES CONSTRUCTEURS</b>	<b>3</b>
<b>M. Streiff s'exprime sur la situation économique actuelle</b>	<b>3</b>
<b>Angela Merkel partagée entre le coût social et le coût politique d'une disparition d'Opel</b>	<b>4</b>
<b>Les salariés de Jaguar Land Rover acceptent un gel des salaires</b>	<b>5</b>
<b>Renault veut "variabiliser" au maximum ses coûts fixes</b>	<b>6</b>
<b>Les auditeurs de General Motors soulignent les menaces sur sa survie</b>	<b>7</b>
<b>Peugeot vise une amélioration de sa part de marché</b>	<b>8</b>
<b>GM envisagerait de céder jusqu'à 50 % du capital d'Opel</b>	<b>8</b>
<b>Volkswagen va supprimer 16 500 emplois d'intérimaires en 2009</b>	<b>9</b>
<b>ACTUALITE DES EQUIPEMENTIERS</b>	<b>10</b>
<b>Continental-Sarreguemines repasse aux 35 heures</b>	<b>10</b>
<b>Les sous-traitants automobiles souffrent et continuent de licencier</b>	<b>10</b>
<b>Fermeture de Faurecia Auchel : la grève est déclarée</b>	<b>11</b>
<b>Michelin, Continental et Yokohama Rubber annulent des achats de caoutchouc</b>	<b>12</b>
<b>Faurecia annonce la fermeture son usine d'Auchel fin 2010</b>	<b>13</b>
<b>L'usine Continental de Clairoix est menacée de fermeture</b>	<b>13</b>
<b>DIVERS</b>	<b>14</b>
<b>France : hausse du taux de chômage à 8,2% au 4e trimestre</b>	<b>14</b>
<b>Etats-Unis : le chômage a bondi à 8,1% en février</b>	<b>15</b>
<b>La BCE abaisse son principal taux d'intérêt à son plus bas historique</b>	<b>16</b>

## LES CHIFFRES DU MOIS

### Auto : très fort rebond des ventes en février en Chine

06/03/09 [http://www.lesechos.fr/info/auto/reuters\\_00127043.htm?xtor=EPR-1000](http://www.lesechos.fr/info/auto/reuters_00127043.htm?xtor=EPR-1000)

SHANGHAI (Reuters) - Les ventes de voitures de tourisme ont augmenté de 33,1% annuellement en Chine en février, dopées par des aides publiques, annonce la China Passenger Car Association (CPCA).

Il a été vendu 607.984 voitures de tourisme en février contre 456.901 en février 2008. Les chiffres de la CPCA, qui tombent habituellement avant ceux, officiels, de la China Association of Automobile Manufacturers (CAAM), tendent à être plus optimistes.

Suivant les données de la CAAM, les ventes ont baissé de 7,76% en Chine en janvier, toujours en variation annuelle. La CPCA n'avait annoncé elle qu'une baisse de 0,2%. Suivant certaines estimations, la Chine a dépassé les Etats-Unis comme premier marché mondial de l'automobile en 2008 mais sa croissance a ralenti à un seul chiffre et ce pour la première fois depuis au moins 10 ans, un ralentissement de la conjoncture s'étant traduit par une baisse des dépenses de consommation.

La CPCA pense que la croissance des ventes ralentira à un pourcentage autour de 10% en mars. **Fang Yan, version française Wilfrid Exbrayat**

## ACTUALITE DES CONSTRUCTEURS

### M. Streiff s'exprime sur la situation économique actuelle

6.03.2009 <http://www.ccfa.fr/revue-de-presse/france/m-streiff-s-exprime-sur-la-situation-economique-actuelle.html?maj=oui>

Dans un entretien accordé à la SUDDEUTSCHE ZEITUNG (6/3/09) en marge du Salon de Genève, Christian Streiff, président de PSA Peugeot Citroën, explique que la crise a fait accélérer la mise en oeuvre du programme de restructuration CAP 2010. « En 2008, nous avons économisé près de deux milliards d'euros sur les coûts. Aujourd'hui, nous développons une voiture plus rapidement. Nous allons réduire les coûts de production de 40 % », déclare-t-il.

Concernant les aides du gouvernement français, M. Streiff indique que le prêt à 6 % de taux d'intérêt représente uniquement ce qu'une banque aurait prêté au secteur automobile en temps normal, et qu'il n'a aucun rapport avec l'efficacité du programme d'économies du groupe. « Le fonds stratégique d'investissement (FSI) ne représente pas une aide financière en lui-même, il ne s'agit que d'un prêt dont le taux augmente au fur et à mesure que nos résultats financiers s'améliorent », explique-t-il. Il confirme qu'aucune usine ne sera transférée d'Europe de l'Est vers la France. « Cela n'a pas de sens de dire que l'argent devrait rester en France.

L'aide de l'Etat a eu en tous cas l'effet suivant : les banques nous traitent de nouveau de manière correcte. Nous discutons actuellement de l'obtention de prêts à des conditions relativement normales », ajoute-t-il. M. Streiff exclut par ailleurs toute montée du gouvernement français dans le capital de PSA, soulignant que ce n'est aucunement son rôle.

Interrogé sur l'avenir des voitures du groupe PSA dans le monde, M. Streiff déclare qu'« aujourd'hui comme demain, le monde a besoin de belles voitures. Le monde a également besoin de voitures qui consomment moins de carburant. Et c'est ce que nous offrons. C'est pour cela que notre part de marché a augmenté à 14,1 % en Europe ». En outre, PSA souhaite accroître sa présence sur les marchés émergents. M. Streiff estime que les pays comme la Russie, où le groupe dispose déjà d'une usine, la Chine et le Brésil, où PSA continue d'investir, poursuivront leur croissance une fois la crise passée. M. Streiff ajoute que l'objectif de PSA est de rester numéro deux en Europe ; « nous apprenons chaque jour à être meilleurs et à mieux concurrencer Volkswagen, l'actuel numéro un », souligne-t-il. Il ajoute par ailleurs que les discussions se poursuivent avec BMW concernant leur coopération dans les moteurs. PSA est aussi en contact avec Ford et tous ses autres partenaires.

Au sujet des primes à la casse mises en place par certains gouvernements, M. Streiff indique que ces mesures fonctionnent relativement bien pour stabiliser les marchés. « Cela marche bien en France, en Allemagne et en Italie, ainsi que dans les pays où les ventes ont fait un terrible plongeon, comme l'Espagne, où les ventes ont reculé de moitié », indique-t-il. Toutefois, il considère les primes à la casse comme un « instrument dangereux ». « La période après leur échéance ne sera pas simple. Il peut y avoir à ce moment-là un effet inverse. Nous devons y réfléchir dès maintenant. Nous avons promis aux gouvernements qui ont instauré des primes à la casse de les tenir rapidement informés dès que le marché reprendra. Alors on devrait vite réduire la prime ou la supprimer totalement », explique-t-il.

Enfin, M. Streiff souligne que, pour pallier les surcapacités de production, PSA a réduit l'activité de chaque usine pour s'adapter à la situation actuelle, une solution qui lui semble plus appropriée que les fermetures d'usines, qui détruisent des structures existantes et qui touchent les équipementiers souvent implantés aux alentours. « Réduire la production d'une usine va plus vite que d'en fermer une et cela cause moins de dommages. Les quelque deux milliards d'euros que nous avons économisés en un an correspondent à la fermeture de près de dix usines. C'est énorme. Même si beaucoup en parlent dans l'industrie automobile : la fermeture d'usines n'est pas la bonne solution », conclut-il.

## Angela Merkel partagée entre le coût social et le coût politique d'une disparition d'Opel

09/03/09 <http://www.lesechos.fr/info/auto/4839646-angela-merkel-partagee-entre-le-cout-social-et-le-cout-politique-d-une-disparition-d-opel.htm>

**La disparition pure et simple d'Opel provoquerait la perte de 400.000 emplois, selon IG Metall, et désorganiserait la chaîne d'approvisionnement des constructeurs, selon le patron de Ford Allemagne. Mais la chancelière, déjà critiquée pour son interventionnisme dans la sphère économique, doit prendre en compte les réticences de son parti à un soutien public.**



Quelles seraient les conséquences pour l'Allemagne d'une disparition pure et simple d'Opel ? Le coût social serait incontestablement élevé. L'entreprise emploie directement plus de 25.000 personnes sur le sol allemand, mais, selon le syndicat IG Metall, c'est la suppression de plus de 400.000 postes qu'il faudrait redouter, si l'on additionne les licenciements chez les équipementiers, les concessionnaires, les distributeurs et les entreprises affiliées.

Un chiffre certes gonflé selon les experts, qui considèrent que la perte d'un emploi chez un constructeur entraîne la destruction de deux emplois chez les fournisseurs. Mais, comme le remarquait le patron de Ford Allemagne, on pourrait redouter une désorganisation majeure de la chaîne d'approvisionnement des constructeurs. La faillite d'Opel pourrait induire celle d'équipementiers et, au-delà des difficultés pour la filière auto, fragiliser des groupes chimiques ou des fabricants de machines-outils... Au cours des trois derniers mois, pas moins de 23 équipementiers, employant 40.000 personnes en Allemagne, se sont déjà déclarés en faillite.

Berlin prendra-t-il le risque de déstabiliser encore plus une industrie clef ? Le secteur automobile emploie il est vrai directement plus de 750.000 personnes (environ 400.000 chez les constructeurs et un peu moins de 350.000 chez les équipementiers). Selon l'association VDA, qui avoue compter large, il ferait travailler, au total, quelque 5 millions d'Allemands, soit un actif sur huit. Et les ventes du secteur ont atteint 290 milliards d'euros en 2007, soit 2 fois plus qu'en 1997.

Trois voitures sur quatre produites en Allemagne sont en prime destinées à l'exportation et contribuent ainsi au titre de premier exportateur mondial, dont le pays aime à se prévaloir.

### **Une série de critères**

Pourtant, la probabilité que le gouvernement aide massivement Opel semble plus faible chaque jour. Contrairement au patron du SPD, la chancelière Merkel estime en effet qu'Opel ne présente pas de risque systémique, à la différence de la banque Hypo Real Estate, qui a déjà reçu plus de 100 milliards d'euros d'aides publiques et privées. Opel n'est pas non plus un fleuron de la technologie allemande ; les ventes du constructeur n'ont cessé de décliner ces dernières années, passant depuis 1990 de 11,5 % à 7,5 % de part de marché en Europe. De manière cynique, sa disparition pourrait même contribuer à renforcer les autres constructeurs allemands, notamment Volkswagen.

Surtout, une aide publique massive en faveur d'Opel poserait un problème politique majeur à la chancelière, à six mois des législatives. L'aile droite de son parti vit mal l'immixtion croissante de l'Etat dans l'économie. Lors de la présentation au Bundestag de la loi permettant l'expropriation des actionnaires d'une banque « *en dernier ressort* », un député libéral a comparé le ministre des Finances à Hugo Chavez. Les libéraux surfent d'ailleurs sur le thème de l'Etat crypto-socialiste et profitent dans les sondages d'un transfert des électeurs traditionnellement acquis aux chrétiens-démocrates. La CDU est tombé à 32 %-33 % des intentions de vote, au plus bas depuis 2006. Ses barons régionaux, à commencer par le ministre-président du Land de Bade-Wurtemberg, réclament du coup une stricte distanciation par rapport aux sociaux-démocrates. Ce n'est pas un hasard si le ministre de l'Economie (CSU) a conditionné le recours à un nouveau fonds d'aides aux industriels à une série de critères, dont on se demande qui pourra les remplir tous. Nul doute, enfin, que la chancellerie aura lu avec grand intérêt un récent sondage ZDF, selon lequel 50 % des Allemands se prononcent contre une aide publique au constructeur. Seuls 44 % sont pour.

**KARL DE MEYER, Les Echos**

### **Les salariés de Jaguar Land Rover acceptent un gel des salaires**

05/03/09 - [http://www.lesechos.fr/info/auto/afp\\_00126714.htm?xtor=EPR-1000](http://www.lesechos.fr/info/auto/afp_00126714.htm?xtor=EPR-1000)

Les salariés du constructeur automobile haut de gamme britannique Jaguar Land Rover, propriété du groupe indien Tata, ont approuvé jeudi un accord prévoyant un gel de leurs salaires pendant un an et une réduction de leurs horaires de travail, pour éviter des licenciements. Cet accord, qui avait été négocié par les syndicats Unite et GMB avec la direction de Jaguar Land Rover, a été approuvé à 70% au cours d'un scrutin organisé ce jeudi dans les sites du groupe au Royaume-Uni, ont annoncé les deux syndicats.

Le gel des salaires et la réduction de la durée de travail à 4 jours par semaine sont un mal nécessaire pour éviter de nouvelles pertes d'emploi, Jaguar Land Rover ayant en déjà supprimé 1.800 au cours des derniers mois, ont plaidé les Unite et le GMB, dans un communiqué commun. "Le choix était clair: de nouveaux licenciements massifs ou bien des souffrances supplémentaires à court terme pour nos membres, qui permettront de préserver l'avenir de nos membres et de leurs familles", ont-ils expliqué.

## Renault veut "variabiliser" au maximum ses coûts fixes

06/03/2009

Pour contourner le problème de la sous-utilisation des capacités de production, Renault travaille à rendre ses coûts unitaires moins dépendants des volumes, a expliqué Patrick Pelata, directeur général de Renault. Ce qui permettrait d'éviter la fermeture des sites de production concernés.

Les chiffres sont éloquentes : Renault devrait produire en 2009 autour de 2 millions de voitures (-20% par rapport aux chiffres de 2008), soit 1,3 million de moins que l'objectif initial du Renault Contrat 2009 (3,3 millions étaient prévues). Ce sera 40% de moins que ce qui était prévu pour atteindre un niveau de marge opérationnelle de 6%. On comprend, dans ces conditions que se pose la question de la fermeture d'un ou plusieurs sites de production. *"En France et en Espagne, les licenciements coûtent très cher. Nous cherchons à obtenir de la flexibilité autrement que par des fermetures"*, a rappelé Patrick Pelata lors d'un point presse sur le salon de Genève. D'ailleurs, le constructeur ne dispose plus de la trésorerie nécessaire pour payer des licenciements qui ne rapporteraient pas d'économies avant 2 ans. *"Ce que nous cherchons à faire est de rendre le coût à l'unité produite indépendant du volume"*, a dit Patrick Pelata.

### **Flins : -53% en production, +18% en coût**

Renault a déjà considérablement amélioré sa flexibilité, a-t-il rappelé citant des chiffres concernant l'usine de Flins. En 2008, le site a fabriqué 160 000 unités alors qu'il en avait fabriqué 340 000 en 2006, soit 53% de moins. *"Si nous n'avions eu aucune flexibilité, nous aurions eu une hausse des coûts de 106%, or les coûts n'ont augmenté que de 18%"*, a dit Patrick Pelata. Dans le détail, les coûts de la main d'œuvre directe ont baissé de 6% (soit les 3% de gain de productivité par an que vise le constructeur), les frais indirects de production ont augmenté de 6%, en revanche les coûts de main d'œuvre indirecte par unité produite ont augmenté de 75% ce qui représente la quasi-totalité de la hausse des coûts unitaire de production, a expliqué le directeur général.

Le plan de départ volontaire en cours actuellement et l'extension du chômage partiel aux "cols blancs" (la main d'œuvre indirecte) sont les deux principales mesures mises en œuvre par Renault pour rendre plus flexible son outil de production.

*"Le plan de départ fonctionne bien dans les usines et nous négocions avec les syndicats après l'avoir négocié avec le gouvernement un contrat social de crise qui est la participation de l'Etat au financement du chômage partiel des cols bleus et des cols blancs"*, a expliqué Patrick Pelata. Il a rappelé que le niveau des charges sociales en France (qui double de coût salarial) était *"le principal moteur de la fuite des emplois hors de France"* et que le chômage partiel était également un moyen d'économiser une partie des charges sociales.

### **Pas de fermeture en France**

*"L'intérêt du gouvernement et le nôtre se recoupe"*, a souligné Patrick Pelata en confirmant que la décision de Renault de ne pas fermer d'usine en France était indépendante du prêt accordé par l'Etat français (3 milliards d'euros pour Renault au taux de 6%).

*"Nous nous étions déjà engagé en septembre à ne pas fermer de sites en Europe alors que nous savions déjà que la crise était là. On ne ferme pas facilement une usine dans le pays d'où l'on vient. Ce n'est pas pour faire plaisir au gouvernement"*, a-t-il confirmé. *"Il est plus important pendant la crise où l'on manque de cash de faire de la flexibilité que des fermetures."*

## Un nouveau système de distribution

Pour rendre l'entreprise plus réactive, Renault travaille également à la simplification de son stock. "Nous avons discuté avec Nissan lors d'un séminaire de l'Alliance de la reprise en profondeur de notre système de distribution", a dit Patrick Pelata.

Le but de cette réforme qui devrait se mettre en place au deuxième semestre est de traiter différemment les commandes de stock et les commandes clients. "Nous faisons 50% de nos ventes sur stocks et nous voulons mettre en place un système de fabrication "bild to stock" avec un choix dans une diversité limitée", explique Patrick Pelata. Or actuellement, les usines du groupe travaillent en "bild to order", y compris pour les commandes de stock. Renault qui vise pour 2009 une réduction de son stock pour une valeur supérieur à 1 milliard d'euros (soit environ 100 000 unités sur un stock total de ) entend pouvoir réagir plus rapidement avec cette rationalisation. **Florence Lagarde**

## Les auditeurs de General Motors soulignent les menaces sur sa survie

06/03/2009 AutoActu.com

General Motors a annoncé jeudi à l'occasion de la remise de son rapport annuel aux autorités boursières que ses auditeurs nourrissent de "sérieux doutes" sur sa capacité à poursuivre son activité sans avoir à déposer son bilan s'il ne parvient pas à réduire ses pertes et à contenir l'hémorragie de sa trésorerie.

Cet avertissement, même s'il ne constitue pas une surprise, souligne une nouvelle fois la gravité de la situation financière du premier constructeur automobile américain, qui a réclamé le mois dernier à l'Etat fédéral jusqu'à 30 milliards de dollars (24 milliards d'euros) d'aides censées lui éviter de se placer sous la protection du régime de sauvegarde prévu par la loi sur les faillites.

General Motors a précisé que ses créanciers avaient renoncé à une clause qui leur aurait permis de forcer le constructeur à rembourser plus de six milliards de dollars de prêts afin de ne pas perturber les efforts du groupe en vue d'obtenir le soutien de Washington.

General Motors avait prévenu fin février s'attendre à ce que ses auditeurs - Deloitte & Touche - mettent en doute sa viabilité après l'annonce d'une perte de près de 31 milliards de dollars en 2008.

Dans les documents remis à la SEC, il est précisé que General Motors doit faire face à l'arrivée à maturité d'un milliard de dollars d'obligations convertibles le 1er juin. Faute de restructuration de la dette du constructeur, cette seule échéance suffirait à mettre le groupe en situation de faillite.

General Motors réaffirme que son placement sous la protection de la loi sur les faillites pourrait se solder par une liquidation de l'entreprise en raison de l'absence de financements nécessaires à la réorganisation de ses activités et de la réticence des particuliers à acheter des voitures fabriquées par un constructeur en faillite.

## Accord avec le syndicat UAW prévu avant fin mars

Le groupe est censé conclure avant la fin de ce mois des discussions avec le syndicat United Auto Workers (UAW) et avec ses créanciers obligataires pour réduire son endettement. Cette démarche vise à convaincre les autorités fédérales en charge du dossier de l'automobile qu'un nouveau renflouement sur fonds publics pourrait suffire à assurer son avenir.

"Notre avenir dépend de notre capacité à mettre en œuvre notre plan de viabilité", déclare General Motors dans son rapport annuel.

"Si une raison quelconque nous en empêchait, nous ne serions pas en mesure de poursuivre nos activités en l'état actuel et nous pourrions être contraints d'engager une procédure de sauvegarde dans le cadre du code américain des faillites", ajoute-t-il.

Des représentants de porteurs d'obligations General Motors doivent rencontrer ce jeudi l'équipe de la Maison Blanche dédiée au sauvetage du secteur automobile.

Selon les termes du plan d'aide rédigé par le groupe, il est demandé aux détenteurs d'obligations de prendre à leur compte un tiers de la dette de 27 milliards de dollars de General Motors via un mécanisme d'échange d'obligations contre actions.

Les porteurs d'obligations ont manifesté leur mécontentement à l'égard de ce dispositif et demandent à ce que Washington garantisse le solde de la dette General Motors qu'ils détiennent. General Motors a perdu un total de quelque 82 milliards de dollars depuis 2005 et, comme le reste du secteur automobile mondial, a été touché de plein fouet par une chute des ventes de véhicules. Depuis leur pic atteint en 2007, les immatriculations de véhicules neufs aux Etats-Unis ont plongé de 40%. Et le marché automobile a reculé d'environ 24% depuis janvier 2008.

**Reuters**

## Peugeot vise une amélioration de sa part de marché

2.03.2009 - CCFA

Dans un entretien accordé à AUTOACTU.COM (2/3/09), Bernd Schantz, directeur du commerce international de Peugeot, explique que la gamme et le positionnement de la marque lui permettront de tirer son épingle du jeu dans un environnement commercial difficile. « Il y a deux tendances dans la crise qui nous sont favorables. Dans tous les pays nous constatons une recherche de véhicules à faible consommation et un glissement de la demande sur tous les marchés vers des véhicules des segments plus bas », indique-t-il, rappelant que la gamme Peugeot est « leader en consommation de CO2 avec une moyenne dans l'Europe des 15 de 138 g/km » (voir la rubrique Europe).

Dans un contexte international défavorable, Peugeot vise donc une amélioration de sa part de marché. En janvier, alors que les marchés de la zone internationale (140 pays) ont reculé de 33 %, les ventes de la marque n'ont baissé « que » de 20 %. « Nous avons su résister pour améliorer notre part de marché. Nous avons un nombre d'atouts important avec une gamme fortement renouvelée. La 308 est un modèle à fortes ventes sur un segment qui détermine les marchés », explique M. Schantz. Pour 2009, les 140 pays pilotés par sa direction internationale devraient suivre la tendance générale annoncée par le groupe. « Nous nous attendons à une baisse globale autour de 20 % avec l'objectif de profiter des opportunités qui se présenteront en fonction des marchés », indique-t-il.

## GM envisagerait de céder jusqu'à 50 % du capital d'Opel

<http://www.cdfa.fr/revue-de-presse/Allemagne/gm-envisagerait-de-ceder-jusqu-a-50-du-capital-d-opel.html>  
2.03.2009

Le plan de restructuration d'Opel présenté en conseil de surveillance le 27 février (cf. revue de presse du 26 et 27/2/09) prévoit de donner plus d'autonomie à Opel/Vauxhall et de demander au gouvernement allemand 3,3 milliards d'euros de garanties publiques qui seront remboursées d'ici à 2014-2015. Carl-Peter Forster, président de GM Europe, a précisé que le plan prévoyait qu'Opel devienne une société européenne juridiquement indépendante, qui resterait toutefois liée à sa maison mère américaine, tout en permettant à des investisseurs extérieurs de prendre une

participation comprise entre 25 % et 50 % du capital. GM Europe a également précisé que la marque allemande aurait besoin de 3 milliards d'euros, qui proviendraient de sa maison mère, et devrait réaliser seule 1,2 milliards d'économies.

Cependant, le plan de sauvetage de la marque à l'éclair demeure assez vague aux yeux du gouvernement allemand : une rencontre informelle était prévue le 2 mars entre Karl-Theodor zu Guttenberg, ministre de l'Economie, M. Forster, Hans Demant, président d'Opel et Klaus Franz, président du comité d'entreprise, afin de clarifier ce plan et les aides publiques qui pourraient y être associées. « Sans étude approfondie, l'aide n'est pas possible », a déclaré la Chancelière Angela Merkel. « [Nous devons] d'abord déterminer s'il existe une perspective positive pour l'entreprise et si les banques s'impliqueront », a-t-elle ajouté.

Le but du projet présenté par la direction et les syndicats de GM Europe est de sauvegarder le maximum d'emplois dans les quatre usines d'Opel, qui totalisent plus de 25 000 salariés. Mme Merkel, qui souhaite elle aussi sauver le plus d'emplois possible, veut s'assurer que les aides éventuelles de l'Etat n'iront pas dans les caisses de General Motors. La LEIPZIGER VOLKSZEITUNG croit savoir, de source gouvernementale, que l'Allemagne serait prête à fournir jusqu'à 5 milliards d'euros d'aides pour permettre à Opel de prendre son autonomie par rapport à GM si un plan amélioré était présenté. Les lands où sont implantées les usines d'Opel apporteraient un cinquième de cette aide sous la forme de garanties, de crédits ou même de prise de participation temporaire dans l'entreprise, rapporte le quotidien. « L'Etat devrait rester en dehors de cela », a déclaré Martin Winterkorn, président du groupe Volkswagen, à DER SPIEGEL (2/3/08). Il a estimé qu'il serait légitime que l'Etat accorde des garanties de crédit à une entreprise mais cela ne devrait être qu'une solution provisoire.

Par ailleurs, Opel continuerait d'avoir accès à l'ensemble des technologies de GM, dont notamment les brevets de développement de véhicules, a indiqué M. Forster. La semaine s'annonce décisive pour Opel, les discussions vont se poursuivre entre les dirigeants de GM Europe, le gouvernement et les lands pour l'avenir de la marque, souligne AUTOMOBILWOCHE (2/3/09). M. Zu Guttenberg devrait par ailleurs se rendre au siège de GM pour clarifier certains aspects concernant l'avenir des sites d'Opel.

## Volkswagen va supprimer 16 500 emplois d'intérimaires en 2009

2.03.2009 CCFA

Volkswagen ne renouvellera pas le contrat de ses 16 500 intérimaires - dont 4 500 en Allemagne - dans le monde cette année, essentiellement en Europe de l'Est et au Brésil. Les emplois des salariés permanents de Volkswagen ne sont pas menacés, a annoncé Martin Winterkorn, président de Volkswagen, à DER SPIEGEL (2/3/09), grâce à la flexibilité des horaires de travail : pour s'adapter à la baisse de la production, le groupe peut en effet réduire le temps de travail de 35 h à 28 h par semaine aux termes de la convention collective.

Par ailleurs, M. Winterkorn a renouvelé son souhait de voir prolongée la prime à la casse, estimant que les 140 000 demandes enregistrées en février auprès du BAFI n'étaient qu'une goutte d'eau au regard des ventes mondiales.

## ACTUALITE DES EQUIPEMENTIERS

### Continental-Sarreguemines repasse aux 35 heures

6.03.2009 <http://www.ccf.fr/revue-de-presse/france/continental-sarreguemines-repasse-aux-35-heures.html?datedebut=2009-01-01&datefin=2009-12-31>

D'ici au 16 mars, l'ensemble des organisations syndicales de Continental-Sarreguemines, en Moselle, devraient avoir signé, sur proposition de la direction, le retour aux 35 heures hebdomadaires de travail. La semaine de 40 heures avait été adoptée en grande pompe en décembre 2007 dans la foulée de la loi Tépé sur les heures supplémentaires, souligne LIBERATION (6/3/09). « Ce n'est que provisoire. Dès que l'entreprise aura à nouveau un volume de production de 9 millions de pneus annuels, nous reviendrons aux 40 heures », assure toutefois François Gérard, directeur de l'usine.

Par ailleurs, les salariés du site de Clairoix ont repris le travail le 5 mars après une semaine de chômage partiel. Louis Forzy, directeur de l'usine, a démenti toute menace de fermeture, mais a annoncé un plan draconien visant à économiser 5 millions d'euros, aux termes duquel la production annuelle sera réduite de 850 000 pneumatiques et 5 nouvelles semaines de chômage partiel seront instaurées dans les six mois à venir. (PARISIEN 6/3/09)

### Les sous-traitants automobiles souffrent et continuent de licencier

6/03/2009 <http://www.google.com/hostednews/afp/article/ALeqM5ijr9uoQyHm6Z3zCg8-t3LyA3psXg>

PARIS (AFP) — La multiplication des plans sociaux chez les sous-traitants automobiles illustre la vulnérabilité d'un secteur déjà malmené par une pression extrême sur les coûts et subissant de plein fouet une forte baisse des commandes des constructeurs.

Après une année 2008 marquée par de nombreuses suppressions de postes (Valeo, Faurecia, Henkel, Molex, Klarius, Key Plastics, Tyco Electronics...), 2009 a débuté sur le même tempo.

"La sous-traitance est en quelque sorte victime d'une double peine: le ralentissement du marché et le déstockage des constructeurs", a convenu le secrétaire d'Etat à l'Industrie, Luc Chatel, mercredi à l'Assemblée nationale. "Là où le marché (des constructeurs) est à environ moins 10%, les sous-traitants sont plutôt autour de moins 30 à 40%", a-t-il chiffré.

A l'instar de PSA ou Renault, leurs fournisseurs (environ 110.000 salariés), multiplient les mesures de chômage partiel après avoir mis fin aux contrats précaires.

Ils suppriment aussi des postes et certaines PME mettent simplement la clé sous la porte. Si le phénomène n'est pas nouveau - la filière comptait 138.000 salariés en 2003 - , il semble s'accélérer.

"Je n'ai jamais vu autant de plans sociaux en même temps dans la plasturgie", note Pierre-Michel Escaffre (fédération CFDT chimie énergie).

Ces derniers jours, Faurecia, détenu à 70% par PSA, a annoncé la fermeture d'ici fin 2010 du site d'Auchel (Pas-de-Calais, 179 emplois supprimés) et l'Américain Timken (roulements) 300 suppressions en France.

A Clairoix (Oise), les 1.100 salariés de Continental (pneumatiques) attendent le verdict des dirigeants allemands sur la fermeture ou pas du site. Une perspective d'autant plus mal vécue que depuis 2008, les salariés sont repassés aux 40 heures et que 47 millions d'euros ont été investis.

"Surcapacité de production", "site le plus cher du groupe", dit le directeur Louis Forzy.

Discours similaire chez Hutchinson (groupe Total) qui va supprimer 81 et 102 postes à Vierzon (Cher) et Châteaudun (Eure-et-Loir). "Le secteur d'activité antivibratoire ne cesse de se dégrader depuis trois ans" et "la conjoncture a rendu plus urgente une restructuration déjà nécessaire", selon la direction.

La production automobile est passée en France de 3,1 millions de véhicules en 2004 à 2,1 millions en 2007.

Chez Valeo, qui va bénéficier d'une prise de participation de 19 millions d'euros de l'Etat, les syndicats réclament le retrait du plan de suppression de 1.600 postes en France.

A côté des "gros" de la filière, qui comprend plus de 300 sous-traitants, des entreprises plus modestes sont aussi à la peine: fermeture fin 2009 de ZF Sachs Suspension (Oise, 219 emplois), liquidation judiciaire de la fonderie Saint-Jean Industries de Vénissieux (Rhône, 108 salariés).

Hervé Rolland, élu au CE d'Eurostyle (garnitures plastiques), accuse les constructeurs d'une exigence démesurée sur les prix. "Cela nous conduit à produire parfois à pertes", dit-il. Eurostyle (1.030 salariés) est en redressement judiciaire.

Dans ce paysage de plus en plus sinistré, des élus inquiets accusent parfois le gouvernement de faire beaucoup pour Renault et Peugeot et pas assez pour leurs fournisseurs.

"Le pacte automobile signé le 9 février fait une large part à la sous-traitance", se défend Luc Chatel, avec notamment un fonds de modernisation de 600 millions d'euros, des délais de paiement des constructeurs raccourcis et des mesures facilitant le chômage partiel.

## Fermeture de Faurecia Auchel : la grève est déclarée

06.03.2009

[http://www.lavoixeco.com/actualite/Secteurs\\_activites/Automobile/Equipementiers/2009/03/06/article\\_fermeture-de-faurecia-auchel-la-greve-es.shtml](http://www.lavoixeco.com/actualite/Secteurs_activites/Automobile/Equipementiers/2009/03/06/article_fermeture-de-faurecia-auchel-la-greve-es.shtml)

Sur les visages des salariés se mêlent résignation et détermination. .

Ils s'y attendaient. Restait à accuser le coup. Hier, les salariés de Faurecia Auchel, dans le Béthunois, ont appris la fermeture programmée du site d'ici à la fin 2010. Acculés, avec les syndicalistes, ils ont décidé de se mettre en grève pour sauver l'usine déclarée « viable » par une expertise récente.

Depuis la fin de l'été, la rumeur enflait. Faurecia Auchel et ses 508 salariés étaient menacés. De réunion en réunion, la menace s'est précisée. Mais voilà que, mi-février, la direction s'accordait un délai supplémentaire : le plan automobile annoncé par le gouvernement avait changé la donne, il fallait réétudier la situation. Pour les salariés de l'équipementier automobile (intérieur de véhicules), cette attente prolongée entamait un peu plus leur moral. « Beaucoup n'en peuvent plus. D'ailleurs, certains sont en arrêt pour dépression. »

### Combativité

Sur les visages fermés, se lisait la résignation et pourtant... Personne n'a hésité, quand, après l'annonce officielle de la fermeture du site, il a fallu se prononcer sur la grève. Les mains se sont levées.

Après l'abattement, la combativité a repris le dessus. « *On n'a plus rien à perdre*, a lancé Thérèse Lecocq, cégétiste de retour de la réunion qui s'était tenue à Paris le matin même. La direction annonce que 172 d'entre nous vont aller travailler à Marles-les-Mines et 157 à Hénin-Beaumont. C'est n'importe quoi. Notre site était déclaré, il y a peu encore, plus performant que les leurs. Ils sont en sureffectif et chôment plusieurs jours par semaine. Et que dire des 179

salariés qui entreraient dans le dispositif d'accompagnement à la mobilité externe ? C'est une façon détournée de les laisser sur le carreau. » Freddy Nowaczyk, délégué syndical FO, est sur la même longueur d'onde : « *Maintenant, il faut se battre sans se diviser. Il serait facile de dire "moi, j'entre dans les critères pour partir à Marles, les autres, je m'en fiche".* »

Malgré ces appels à l'unité, des dissensions se font déjà entendre avec les deux autres syndicats représentés sur le site, CFDT et CGC. Les cégétistes ont regretté que lors du comité central d'entreprise du matin, ceux-ci aient peu pris la parole. Dans la foule massée à l'entrée de l'usine, quelques voix se sont élevées pour signifier qu'il n'y avait nul besoin d'une « *guéguerre* » entre syndicats. En revanche, il va falloir des volontaires pour tenir le siège.

Aujourd'hui, comme depuis trois semaines chaque vendredi, le site ne tournera pas. Idem ce week-end. La guerre des nerfs devrait commencer lundi quand se croiseront les routes des grévistes et des travailleurs. AGNÈS MERCIER

## Michelin, Continental et Yokohama Rubber annulent des achats de caoutchouc

06/03/09 [http://www.lesechos.fr/info/auto/reuters\\_00126971.htm?xtor=EPR-1000](http://www.lesechos.fr/info/auto/reuters_00126971.htm?xtor=EPR-1000)  
Pneus de Formule 1 Michelin - AFP/Don Emmert

SINGAPOUR (Reuters) - Trois des principaux fabricants de pneumatiques, dont Michelin, ont annulé leurs contrats à long terme d'achat de caoutchouc indonésien, décision sans précédent sur fond de chute des ventes de voitures, annoncent des courtiers. La SMPT, société d'achat de caoutchouc commune à Michelin, Continental et Yokohama Rubber, a prévenu des fournisseurs qu'elle avait été contrainte de renoncer aux contrats, dont une partie porte sur la livraison en avril de plusieurs milliers de tonnes de SIR20, un type de caoutchouc, a-t-on appris de même source.

Aucun commentaire n'a pu être obtenu dans l'immédiat auprès des fabricants concernés et il est difficile de savoir pour l'instant si les producteurs malaisiens et thaïlandais vont également être affectés. "Nous avons eu des annulations de SMPT et Yokohama. Je dirais que ces annulations portent sur 10.000 tonnes de caoutchouc mais je pense qu'il s'agit d'une estimation prudente", a déclaré un courtier d'une société de négoce à Singapour.

"Les seuls qui nous sauvent sont les Chinois mais pendant combien de temps vont-ils pouvoir soutenir le marché", s'est-il interrogé. La Chine est le principal consommateur mondial de caoutchouc.

La crise économique et financière a obligé les constructeurs automobiles à réduire leur production et leurs effectifs et à solliciter dans certains cas une aide publique, contraignant également les fabricants de pneumatiques à réduire leurs stocks.

"Jamais auparavant des acheteurs respectés n'avaient annulé leurs contrats à long terme. Mais tout est possible aujourd'hui", a commenté un courtier, basé à Djakarta, travaillant pour une société de négoce internationale. Le secteur des pneumatiques représente plus de 70% de la demande mondiale de caoutchouc naturel. L'Indonésie est le deuxième producteur mondial de caoutchouc, derrière la Thaïlande et devant la Malaisie. "Cela pourrait concerner des milliers de tonnes de caoutchouc en avril. Nous ne savons pas ce qui va se passer pour les livraisons de mai. Nous évaluons les pertes et essayons de rechercher un moyen de trouver de nouveaux acheteurs", a expliqué un courtier de Sumatra.

Selon une étude de l'International Rubber Study Group (Groupe d'étude international sur le caoutchouc), la consommation mondiale de caoutchouc devrait reculer de 6,4% cette année à 20,73 millions de tonnes. Il prévoyait jusque-là une baisse inférieure de 5%. Lewa Pardomuan, version française Henri-Pierre André et Gwénaëlle Barzic

## Faurecia annonce la fermeture son usine d'Auchel fin 2010

5/03/2009

### **Faurecia annonce la fermeture de son usine d'Auchel (Pas-de-Calais) à la fin 2010, qui se traduira par la suppression de 179 emplois.**

Yann Delabrière, le P-DG de Faurecia. L'équipementier automobile français va fermer son usine d'Auchel (Pas-de-Calais) à la fin 2010, ce qui se traduira par la suppression de 179 emplois. (Reuters/Gonzalo Fuentes)

L'usine de la division FII (Faurecia Intérieur Industrie) de l'équipementier automobile emploie au total 508 personnes.

Sur ce total, 329 postes feront l'objet d'un reclassement au sein du groupe, dans les usines de Marles-les-Mines et de Hénin-Beaumont, a indiqué Faurecia dans un communiqué.

Pour les 179 salariés restant, des solutions d'accompagnement seront proposées pour les aider à retrouver un emploi. *"Nous voulons trouver des solutions pour préserver au maximum les emplois dans le bassin du Nord-Pas-de-Calais"*, a précisé un porte-parole de Faurecia. Il n'a donné aucune indication sur le coût de l'opération.

Il s'agit, pour le groupe, frappé de plein fouet par la chute du marché automobile, de *"redimensionner le dispositif industriel de FII dans le bassin du Nord pour remédier aux surcapacités structurelles"*. Faurecia, contrôlé à 71% par PSA Peugeot Citroën, avait annoncé, en septembre 2008, le lancement d'un processus de concertation avec les partenaires sociaux en vue de faire le point sur l'activité du site d'Auchel, tout en indiquant, alors, qu'une fermeture n'était pas envisagée. Avec l'aggravation de la crise, Faurecia fait état aujourd'hui d'un *"déficit structurel d'activité du site et de l'absence de perspectives économiquement viables dans son cadre industriel actuel"*.

L'usine d'Auchel fabrique notamment des équipements pour la "Yaris" du constructeur japonais Toyota. L'équipementier a annoncé, en février, le lancement d'une augmentation de capital de 450 millions d'euros et d'un programme de réduction de coûts de 650 millions destiné à lui permettre de juguler les effets de la crise. Pascale Denis, édité par Jacques Poznanski

## L'usine Continental de Clairoix est menacée de fermeture

2.03.2009 CCFA

L'usine Continental de Clairoix (Oise), qui emploie quelque 1 100 personnes, pourrait fermer en raison de la faiblesse de la demande des clients, indique la direction. Si elle était confirmée lors du comité central d'entreprise extraordinaire du 16 mars, cette fermeture entraînerait la plus importante vague de licenciements en France depuis le début de la crise dans le secteur automobile.

## DIVERS

### France : hausse du taux de chômage à 8,2% au 4e trimestre

05/03/09



PARIS (Reuters) - Le taux de chômage au sens du Bureau international du Travail (BIT) a augmenté à 7,8% au quatrième trimestre en France métropolitaine contre 7,2% en juillet-septembre, selon les données CVS provisoires publiées par l'Insee. En incluant les départements d'outre-mer, le taux de chômage augmente à 8,2% contre 7,6% au troisième trimestre.

Cette hausse porte le nombre de demandeurs d'emplois à près de 2,2 millions, précise l'Insee dans un communiqué.

L'institut national de la statistique a révisé en baisse de 0,1 point les chiffres du troisième trimestre, qui marquent donc une amélioration inattendue, de 0,1 point, par rapport aux trois mois précédents.

A 7,2% en métropole au troisième comme au premier trimestre 2008, le taux de chômage était à son plus bas niveau depuis 25 ans. Les chiffres du quatrième trimestre sont les plus élevés depuis le troisième trimestre 2007. La nette dégradation d'octobre-décembre était attendue au vu de la forte augmentation des inscrits à Pôle Emploi (+46.900 en octobre, +64.000 en novembre, +45.800 en décembre) et ce mouvement devrait se poursuivre en 2009.

Dans son nouveau cadrage macroéconomique présenté mercredi, le gouvernement prévoit 350.000 destructions nettes d'emplois dans le secteur marchand et une baisse de 290.000 de l'emploi total. Le président de l'Unedic, Geoffroy Roux de Bézieux, a estimé dimanche que le nombre de demandeurs d'emploi supplémentaires dépasserait les 300.000 en 2009 après plus de 215.000 en 2008. Sur le seul mois de janvier, le nombre de chômeurs a augmenté de 90.200, un record, selon des chiffres publiés par le ministère de l'Economie le 25 février.

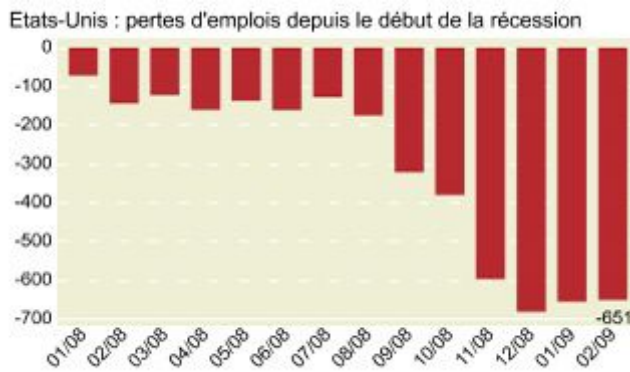
L'Insee ne publie plus de taux de chômage mensuel depuis 2006, après une polémique sur sa méthode de calcul. Eurostat, l'agence de statistiques de l'Union européenne, continue en revanche de le faire et a annoncé le 27 février un taux de 8,3% pour la France en janvier, après 8,2% en décembre. Selon l'Enquête Emploi de l'Insee, 28.243.000 personnes étaient actives en France métropolitaine en moyenne au quatrième trimestre, soit 56,8% de la population de 15 ans et plus. Parmi elles, 2.197.000 étaient au chômage au sens du BIT et 26.047.000 avaient un emploi.

Le taux d'emploi de la population âgée de 15 à 64 ans s'élevait à 65% à la fin 2008 et le taux d'activité (emploi ou chômage) à 70,5%. **Véronique Tison**

## Etats-Unis : le chômage a bondi à 8,1% en février

06/03/09 Les Echos - source AFP

Depuis le début de la récession en décembre 2007, les pertes d'emplois ont atteint 4,4 millions, dont bien plus de la moitié a eu lieu au cours des quatre derniers mois. Décembre a été le mois le plus meurtrier pour l'emploi depuis octobre 1949.



Sources : département du Travail américain - en milliers, cvs

Les Etats-Unis ont perdu 651.000 emplois en février, après deux mois de destructions d'emplois catastrophiques. Le nombre des chômeurs aux Etats-Unis atteint désormais 12,5 millions, selon le décompte officiel du ministère. A cela s'ajoutent près de 5,6 millions de personnes disant vouloir trouver un emploi mais non comptabilisées dans la population active pour diverses raisons. La baisse de la main-d'oeuvre employée annoncée par le département du Travail est conforme aux prévisions des analystes, qui tablaient sur 650.000 suppressions d'emplois nettes. Mais le ministère a revu en forte hausse son estimation du nombre des postes détruits au cours des deux mois précédents : 655.000 en janvier (au lieu des 598.000 annoncés), et 681.000 en décembre (au lieu de 577.000), ce qui en fait le mois le plus meurtrier pour l'emploi aux Etats-Unis depuis octobre 1949. *"Depuis le début de la récession en décembre 2007, les pertes d'emplois ont atteint 4,4 millions, dont bien plus de la moitié a eu lieu au cours des quatre derniers mois"*, écrit le ministère.

Tous les secteurs de l'économie ont été frappés par la baisse en février, à l'exception notable de celui des soins de santé (comme depuis plusieurs mois), qui a créé 27.000 emplois. Secteur sinistré depuis plus de deux ans, l'industrie a perdu 276.000 emplois, après en avoir supprimé 379.000 le mois précédent. Le secteur tertiaire, qui emploie près de 85% de la main-d'oeuvre non agricole a perdu 375.000 postes de travail, après 276.000 en janvier.

En conséquence, le taux de chômage est désormais de 8,1%, selon les chiffres officiels corrigés des variations saisonnières publiés vendredi. Ce qui correspond à une hausse de 0,5 point par rapport à son niveau estimé le mois précédent. Les chiffres de l'emploi sont *"épouvantables"* et *"en aucune façon il ne faut et il n'est possible d'y trouver quelque chose de positif"*, a aussitôt déclaré Christina Romer, conseillère économique du président Barack Obama. Les données témoignent *"toujours de l'état déplorable du marché du travail, qui incite à penser que la récession américaine est en train de s'aggraver"*, a estimé pour sa part Joe Manimbo, trader devises de Ruesch International à Washington, interrogé par l'agence Reuters.

L'économie américaine a chuté de 6,2% en rythme annuel au dernier trimestre 2008, et pour 2009, les économistes évoquent encore récemment une baisse de 2% à 3,4%. La Maison-Blanche, elle, table sur un recul du produit intérieur brut de 1,2% en 2009, et une croissance de 3,2% l'année suivante.

## La BCE abaisse son principal taux d'intérêt à son plus bas historique

05/03/09

**Le conseil des gouverneurs de la Banque centrale européenne a décidé d'abaisser sous les 2%, à 1,50%, le principal taux directeur. Jean-Claude Trichet, le président de l'institut francfortois, n'exclut pas une nouvelle réduction du loyer de l'argent et l'usage de solutions alternatives pour aider la conjoncture.**

La Banque centrale européenne (BCE) a abaissé son principal taux directeur sous les 2 % pour la première fois de son histoire. Conformément à ce qui était attendu, le Conseil des gouverneurs a décidé de réduire le loyer de l'argent de 50 points de base, à 1,50 %. C'est le cinquième assouplissement monétaire depuis octobre dernier, mois durant lequel il s'élevait à 4,25%.

### **Jusqu'où ira la baisse des taux ?**

Le mouvement de baisse n'est cependant probablement pas terminé, compte tenu de l'aggravation de la récession. L'opinion, très répandue parmi les économistes, a été confirmée par le président de la BCE, Jean-Claude Trichet, lors de son traditionnel discours suivant l'annonce du conseil des gouverneurs. Les observateurs anticipent en général une réduction du taux principal à 1 % à la fin du premier semestre 2009. Un chiffre généralement considéré comme un plancher. Les risques de déflation ne seraient pas si élevés et ne nécessiteraient pas de ramener ses taux directeurs autour de 0 %, comme c'est le cas aux Etats-Unis, au Japon et même au Royaume-Uni, où la Banque d'Angleterre vient de réduire le loyer de l'argent à 0,50%.

### **Un PIB en baisse de 2,7% en 2009**

Jean-Claude Trichet a parallèlement revu en sévère baisse les projections de croissance et d'inflation de la BCE pour 2009 et 2010 annoncées en décembre dernier. La banque centrale escompte désormais un repli de 2,7% du PIB cette année, contre une contraction de "seulement" 0,5% attendue il y a trois mois. Une amélioration est attendue pour 2010 mais elle sera plus poussive qu'escompté, la BCE anticipant une croissance nulle l'an prochain au lieu de 1%. Sa projection pour l'inflation est tombée à +0,4% en moyenne sur l'année. En décembre, elle tablait encore sur +1,4%. Pour 2010, la hausse des prix serait de 1% au lieu de 1,8%. Ce matin, Eurostat avait confirmé que la zone euro est bien en récession sensible depuis la fin de l'année dernière.

### **Mesures d'assouplissement quantitatif**

Les baisses de taux à répétition n'ont jusqu'ici pas vraiment porté leurs fruits. Au contraire, puisque les dernières statistiques font état d'une raréfaction du crédit. D'où l'étude par la BCE de solutions alternatives pour aider la conjoncture. Jean-Claude Trichet a indiqué ne pas exclure l'emploi de mesures non conventionnelles (dites d'assouplissement quantitatif), comme une augmentation de la masse monétaire via l'achat de titres de créance, qui revient à faire marcher la planche à billets. "Je ne veux pas en dire plus pour le moment", a-t-il indiqué, évasif, ajoutant que la BCE communiquerait à ce sujet en temps voulu.

Jean-Trichet estime que la BCE a déjà pris des mesures non conventionnelles en décidant d'alimenter les banques en liquidités pour des montants illimités sur le marché monétaire, mesure que le conseil a décidé jeudi de prolonger en 2009. La Réserve fédérale américaine, la Banque d'Angleterre et la Banque du Japon, dont les taux sont proches ou s'approchent de zéro, ont, de leur côté, déjà prévu de recourir à ces mesures non conventionnelles. **Les Echos**