

Smart France a installé ses sept principaux sous-traitants à demeure

by Entreprise & Carrières - mardi, octobre 05, 2010

<http://correspondances.fr/smart-france-installe-ses-principaux-sous-traitants/>

Son modèle est protecteur, mais il place les “partenaires” dans une dépendance totale vis-à-vis du donneur d’ordre.

Smart site

Drôle de petite voiture que la Smart, qui a traversé la crise presque sans encombre et s’essouffle alors même que ses concurrents redémarrent ! Filiale de Daimler basée à Hambach (Moselle), Smart France et les sept sous-traitants implantés sur son site n’auront connu qu’une vingtaine de journées de chômage technique. Ils n’ont procédé à aucun licenciement, sans même avoir bénéficié des soutiens bancaires accordés par l’Etat aux constructeurs français. Le positionnement plutôt haut de gamme et la multiplicité des marchés de la petite voiture, vendue dans 41 pays, ont atténué l’impact de la crise.

Vue de Smartville, la crise mondiale de l’automobile aura ainsi présenté moins d’incidences que le “test de l’élan” qui avait compromis le démarrage du site dès son ouverture en 1998. A l’instar de leur unique donneur d’ordre, les sous-traitants de Smart France – les équipementiers Plastal, Magna Châssis, Magna Door, Continental et Thyssenkrupp, et les logisticiens Mosolf et Panopa – sont restés à l’abri des fortes turbulences.

Complexe, le système induit une dépendance réciproque du donneur d’ordre et des sous-traitants. En

douze ans, la Smart n'a écarté aucun de ses fournisseurs, qui sont tous restés en place. Seule leur dénomination a parfois changé au gré des tribulations des grands groupes. Cette stabilité a son revers.

Les impératifs du "just in time" obligent les prestataires à se caler sur les décisions de Smart France en matière de congés annuels, d'horaires de travail, de ponts ou de récupération d'heures supplémentaires. Le constructeur donne également le "la" en matière de négociations salariales, aucun prestataire ne se démarquant de la politique fixée par le donneur d'ordre.

Lâcher du lest pour éviter les conflits

Smart France, dont la production se trouverait immédiatement paralysée en cas de grève chez l'un de ses fournisseurs, sait lâcher du lest pour éviter les conflits. En dépit de multiples tensions, le site n'a pas connu de blocage majeur depuis l'automne 1999. A cette occasion, Smartville a constitué un forum social réunissant à intervalles réguliers les dirigeants, les représentants du personnel et les délégués syndicaux de toutes les entreprises présentes sur le site. L'initiative n'a guère perduré plus d'un an. Aujourd'hui, seuls les dirigeants des entreprises sous-traitantes et leurs responsables techniques et logistiques se réunissent mensuellement pour prendre note des consignes du donneur d'ordre.

52 créations d'emplois

Arrivant en fin de parcours, le modèle Fortwo, dont Smart France constitue l'unique producteur, s'essouffle inexorablement. Les ventes sont descendues à quelque 100 000 véhicules par an. En début d'année, Daimler a apporté une bouffée d'oxygène au site mosellan en annonçant l'implantation d'une ligne de production dédiée aux véhicules électriques, puis le choix de Hambach pour assembler le successeur de la Fortwo à l'horizon 2014. Le constructeur engage actuellement un investissement de 18 millions d'euros dans la fabrication à grande échelle du véhicule électrique, et annonce à ce titre la création de 52 emplois, dont 32 chez Smart France et 20 chez les sous-traitants. Ce témoignage de confiance pérennise à la fois le site mosellan et son modèle industriel.

photo Une: © Smart France