

**MONTUPET S.A.**

Société anonyme au capital de 17.440.440,48 €  
Siège social : 202, quai de Clichy - 92110 CLICHY  
R.C.S. Nanterre B 542 050 794

-----

**ASSEMBLEE GENERALE EXTRAORDINAIRE DU 31 DECEMBRE 2008**

**EXPOSE SOMMAIRE DE L'ACTIVITE DE LA SOCIETE  
depuis la clôture de l'exercice 2007 ET PERSPECTIVES**

Depuis la clôture de l'exercice 2007, votre société a publié ses comptes consolidés au 30 juin 2008. Ces comptes ont fait l'objet d'un communiqué annexé au présent exposé.

Le chiffre d'affaires consolidé au 30 septembre 2008 s'est établi à 375 millions d'euros, en progression de 2,9 % par rapport à celui réalisé au 30 septembre 2007. A taux de change et prix du métal constants, la croissance du chiffre d'affaires a atteint un score remarquable de 8,5 % ; celle des tonnages a atteint 9 %.

La marge brute d'exploitation courante (hors cession d'actifs et encaissement de compensations commerciales) représentait 30 millions d'euros à cette date.

L'économie de l'automobile dans laquelle évolue MONTUPET a connu en 2008 des évolutions importantes, puis un choc, dont nous souhaitons évaluer les conséquences actuelles et prévisibles.

L'évolution du prix du baril de pétrole de 50 \$ courant 2007 à 150 \$ au premier semestre 2008, a provoqué dans le monde une prise de conscience, qui se traduit par l'orientation de toute la filière automobile vers de plus petits véhicules et des motorisations de faible cylindrée. En France ceci a été amplifié par la mise en place à partir du 1<sup>er</sup> Janvier 2008 de l'écotaxe.

L'impact à court terme a été une diminution des volumes de nos commandes pour les moteurs de plus grosses cylindrées : SOHC à Calcast, M9R en France, G9 à Châteauroux.

A moyen terme notre maîtrise de la métallurgie très sollicitée et de la précision dimensionnelle nous place favorablement pour la réduction de taille des futures motorisations. D'autre part les turbo-compresseurs des gaz d'admission, jusque là montés sur les moteurs diesel, sont maintenant également prévus sur les moteurs essence de petite cylindrée: Alumalsa profite de ce nouveau marché.

La hausse des salaires dans les pays d'Europe de l'Est a été médiatisée par le conflit DACIA (avril 2008). Nos clients comprennent qu'acheter dans des pays "low-cost" impliquera de subir des hausses de prix régulières. On peut aussi en déduire que l'écart de compétitivité entre une usine très automatisée à l'Ouest et une usine plus « manuelle » à l'Est se réduira progressivement.

La crise financière s'est muée cet été en crise psychologique et économique. La consommation chute, y compris dans les pays en développement, et en particulier pour les automobiles, dont l'achat peut toujours être reporté. Les constructeurs réduisent leurs en-cours ce qui amplifie la baisse de charge pour les fournisseurs.

Son impact immédiat sur nos unités est le suivant :

- FORD supprime une de ses deux sources d'approvisionnement pour la culasse SOHC et continue avec Carmagnola (FIAT). Cette décision entraîne la fermeture de notre unité de CALCAST à Londonderry (Irlande du Nord) ;
- les volumes du moteur WELF de CHRYSLER sont en baisse et permettent au nouveau fournisseur de la « bedplate », GENERAL ALUMINIUM, d'assurer les livraisons de 2009 et au delà. Ceci entraîne la fermeture de MONTUPET Limitée à Rivière-Beaudette (Canada) ;
- nous sommes amenés à stopper nos lignes de fabrications pendant trois ou quatre semaines selon les produits, autour des fêtes de fin d'année ;
- le démarrage de la nouvelle unité de Roussé (Bulgarie) est retardé au premier trimestre 2009 et le volume 2009 est revu à la baisse.

Son impact immédiat sur nos projets de développement est le suivant :

- DPCA, constructeur chinois en joint-venture avec PSA, dénonce le contrat de fourniture de la culasse TU5JP4. Ceci entraîne le report d'un an du projet Chine ;
- l'actualisation des programmes de nouveaux moteurs et des volumes projetés pour les années futures est en cours : elle nous permettra de réviser le calendrier des projets de nouvelles fabrications pour l'unité bulgare et de prendre une décision sur le report possible du projet macédonien.

Nous avons enregistré au cours du second semestre deux nouvelles commandes importantes, l'une pour AUDI (225.000 V6 diesel en année pleine) à démarrer au premier semestre 2010, l'autre pour FORD (380.000 moteurs essence en année pleine) à démarrer au second semestre 2010. Elles confirment malgré la crise la position forte de MONTUPET sur le marché des culasses.

Enfin nos perspectives de chiffre d'affaires pour 2009 sont en baisse d'environ 25 %, en tenant compte de la disparition des deux commandes des usines fermées fin 2008. Si on exclue ces productions, la baisse anticipée est de 10 %. Notre programme d'investissement est en très forte baisse à 16 millions d'euros contre 36 millions d'euros en 2008.

Par ailleurs, la baisse du chiffre d'affaire et la réduction des délais de paiement des clients Français occasionnent une baisse très significative de notre besoin en fonds de roulement de l'ordre de 30 millions d'euros.

Malgré un cash-flow réduit, notre trésorerie devrait permettre de passer cette période de crise.

Le Conseil d'Administration



Le Conseil d'Administration de MONTUPET S.A., dans sa séance du 29 septembre 2008 a arrêté les comptes du premier semestre 2008, qui ont été préparés sur la base des règles de comptabilisation, d'évaluation des transactions et de présentation découlant des normes IFRS.

## 1. COMMENTAIRES SUR LES DONNEES CONSOLIDEES

Le chiffre d'affaires consolidé du premier semestre 2008 est en hausse de 3,8% par rapport à celui du premier semestre 2007. A taux de change et métal constants, il est en hausse de 10 %. Le résultat opérationnel courant a fortement augmenté de 2,7 M€ à 11,8 M€. La marge brute d'autofinancement passe de 15,2 M€ à 20,9 M€.

en M€	30/06/2008	30/06/2007	Evolution	31/12/2007
<b>Chiffre d'affaires consolidé</b>	<b>266,1</b>	<b>256,5</b>	<b>+ 3,8 %</b>	
<b>. à métal et changes constants</b>	282,0	256,5	<b>+ 10,1 %</b>	-
<b>Résultat opérationnel courant</b>	<b>11,8</b>	<b>2,7</b>	<b>+ 337,0 %</b>	-
<b>Résultat opérationnel</b>	<b>9,0</b>	<b>1,3</b>	<b>+ 590,0 %</b>	-
<b>Résultat net consolidé part du groupe</b>	<b>0,1</b>	<b>1,9</b>	<b>- 94,7 %</b>	
Marge brute d'autofinancement (1)	20,9	15,2	<b>+ 37,5 %</b>	20,1
Endettement financier net	92,5	46,2	<b>+ 100,0 %</b>	68,0
Capitaux propres	153,4	180,1	<b>- 14,8 %</b>	162,0
Endettement financier net / capitaux propres	60,3 %	25,6 %		42,0 %
Investissements corporels	22,4	23,4	<b>- 4,3 %</b>	58,0

(1) la marge brute d'autofinancement s'établirait à 19,8 M€ hors locations financières.

La hausse du résultat opérationnel est principalement due au retournement de situation au Canada et en Espagne. Il faut noter que les filiales les plus rentables, Canada, Irlande du Nord, Mexique, ont un résultat exprimé en euros largement minimisé par la baisse du Dollar et de la Livre Sterling. A taux de change constant, calculé au taux moyen, le résultat opérationnel aurait été de 12,8 M€ au lieu de 11,8 M€.

Au Canada, le résultat opérationnel passe de - 1,2 M€ à + 6,8 M€ et en Espagne de - 0,9 M€ à + 0,6 M€.

En France, la dégradation du secteur des roues a été stoppée et l'exploitation des culasses s'est améliorée. Néanmoins, le résultat opérationnel reste inférieur à celui du premier semestre 2007. Il inclut la perte du secteur des roues pour environ 7 M€.

### RESULTAT NET

Le résultat net part du groupe est passé de 1,94 M€ à 0,1 M€. Il subit

- d'une part la dégradation du résultat financier, incluant une perte de change nette de 2,8 M€ due à la dépréciation de la GBP,
- et d'autre part la dépréciation de 5 M€ des actifs correspondants à l'unité de fabrication des roues pour les ramener à leur valeur économique.

### FINANCEMENT ET INVESTISSEMENTS

L'endettement financier net a progressé de 24 M€ par rapport au 31 décembre 2007 par suite :

- d'une forte augmentation du Besoin en Fonds de Roulement (18 M€),
- d'investissements importants (22,4 M€),
- de l'effet défavorable de l'expression en euros des actifs financiers libellés en GBP – devise fortement dépréciée au cours du semestre.

Au taux de change du 31 décembre 2007, l'augmentation de l'endettement financier aurait été de 20,4 M€ au lieu de 24 M€.

L'augmentation du Besoin en Fonds de Roulement résulte :

- de la baisse du compte fournisseurs d'investissements (10 M€) suite à la diminution, par rapport à la période précédente, du volume d'investissements entre le 31 décembre 2007 et le 30 juin 2008,
- de l'augmentation du chiffre d'affaires (augmentation des créances clients)
- du paiement plus rapide du métal à certains fournisseurs. Les organismes d'assurance-crédit ont en effet durci leurs conditions envers le secteur automobile.

Les capitaux propres sont en baisse de 9 M€ par rapport au 31 décembre 2007, la cause principale en étant toujours la conversion de change du Dollar et de la GBP, car à taux de change constant les capitaux propres auraient été stables.

Le gearing s'établit à 0,6 (à taux de change constant, il s'établirait à 0,5).

## 2. DESCRIPTION DE L'ACTIVITE DU GROUPE AU COURS DE L'EXERCICE ECOULE

### CHIFFRES D'AFFAIRES ET RESULTATS OPERATIONNELS COURANTS PAR ZONE (contributions au CA et RO consolidés) (en millions d'Euros)

	<b>CHIFFRES D'AFFAIRES</b>				<b>RESULTATS OPERATIONNELS COURANTS</b>	
	1 <sup>er</sup> semestre 2008	1 <sup>er</sup> semestre 2007	EVOLUTION	EVOLUTION A TAUX DE CHANGE ET METAL CONSTANT	1 <sup>er</sup> semestre 2008	1 <sup>er</sup> semestre 2007 (1)
<b>France &amp; Belgique</b>	132,0	122,0	+ 8,2 %	+ 13,5 %	- 3,4	- 2,5
<b>Royaume-Uni</b>	57,6	68,7	- 16,1 %	- 8,3 %	5,0	4,3
<b>Mexique</b>	19,6	19,0	+ 3,2 %	+ 9,8 %	2,8	3,6
<b>Espagne</b>	30,6	25,5	+ 19,8 %	+ 27,9 %	0,6	- 0,9
<b>Canada</b>	26,4	21,2	+ 24,3 %	+ 29,9 %	6,8	- 1,2
<b>Bulgarie (1)</b>	-----	-----	-----	-----	0	-0,6
<b>TOTAUX</b>	266,2	256,4	+ 3,8 %	+ 10,1 %	11,8	2,7

(1) le résultat opérationnel comparable au titre du premier semestre 2007 s'établirait à 3,36 M€ (le résultat opérationnel de la filiale Bulgare de - 0,6 M€ au premier semestre 2007 étant classé en « résultat opérationnel courant, alors qu'il figure en « résultat opérationnel non courant » au premier semestre 2008, pour - 2,1 M€). Le résultat opérationnel du site Chinois est non courant et s'établit à - 0,2 M€.

## 3. PERSPECTIVES

### NOUVELLES IMPLANTATIONS

En Bulgarie, les charges ont atteint 2,1 M€ au 1<sup>er</sup> semestre 2008 sans chiffre d'affaires en contrepartie. Cette unité va commencer à livrer au deuxième semestre 2008 et apportera dès 2009 une contribution positive.

En Chine, la construction du bâtiment a commencé avec un début de production prévu pour fin 2009.

Enfin, les études se poursuivent pour une nouvelle implantation en Macédoine où les conditions économiques paraissent très favorables.

## RATIONNALISATION DE L'ACTIVITE

Nous allons soumettre aux diverses instances de représentation et de décision un projet de filialisation de l'activité roues pour faciliter à terme une éventuelle cession de cette activité. La dépréciation d'actif prise en compte au 30 juin est destinée à faciliter cette éventuelle filialisation.

## CROISSANCE

Malgré un contexte automobile difficile à court terme, nous connaissons un succès très important auprès de la plupart des constructeurs mondiaux dans le domaine des culasses de moteurs.

En effet, notre leadership technique reconnu, notre stratégie de construction d'une base de coûts très compétitive et la restructuration mondiale des fabricants de culasses nous ont permis de prendre des nouvelles commandes qui représentent une augmentation potentielle de 50% du nombre de culasses fabriquées.