

TALENTS

L'USINE NOUVELLE N° 3737 # DÉCEMBRE 2024

WWW.USINENOUVELLE.COM

SAIGNÉE SOCIALE CHEZ LES SOUS-TRAITANTS DE L'AUTO

Face à une concurrence internationale accrue, les restructurations, cessions et fermetures d'usines se multiplient dans l'automobile. Accompagnées de massives suppressions d'emplois.

Un géant français vacille. Michelin a officialisé le 5 novembre ce que ses 1254 salariés de Cholet (Maine-et-Loire) et Vannes (Morbihan) redoutaient depuis plusieurs semaines: la fermeture d'ici à 2026 de leurs sites de production, dont les volumes se sont érodés ces dernières années, sans perspective de redressement. Hausse des coûts de l'énergie et du travail, déficit de compétitivité face à l'Asie, demande en berne pour les pneus de camionnettes et de poids lourds... Bibendum ne s'y retrouve plus. Il aura fermé en France six usines en vingt ans. Ses déboires ne sont que l'exemple d'un mal plus large, qui frappe l'ensemble des fournisseurs automobiles. Sonnée depuis plusieurs mois par leurs dirigeants, l'alerte résonne aujourd'hui au rythme des annonces de restructurations, de cessions et de fermetures de sites dans l'Hexagone et en Europe, faisant craindre un bain de sang social.

LES SYNDICATS TRÈS INQUIETS

La filière amont est « à la croisée des chemins », assure le Clepa. L'organisation européenne des fournisseurs auto alerte: en Europe, « au cours des six premiers mois de l'année, la suppression de 32.000 emplois a été annoncée, ce qui dépasse la pire période de la pandémie, en 2020, avec 29.000 emplois supprimés au second semestre ». Selon le Clepa, 86.000 emplois ont été perdus en quatre ans dans l'automobile. Le tableau n'est pas plus reluisant en France. Une note de la Direction générale des entreprises chiffre à 7 % la baisse du nombre d'entreprises de la filière entre 2009 et 2020. En 2024, les quelque 4.000 entreprises industrielles du sec-

teur emploient 57.000 personnes, soit deux fois moins qu'en 2007! « La fragilisation est nette », regrette Jean-Louis Pech, le président de la Fédération française des industries des équipements pour véhicules (Fiev). Il redoute un nouvel effondrement des effectifs, jugeant un emploi sur deux menacé. « Les volumes ne sont pas au rendez-vous, notamment sur les véhicules électriques. Et quand les volumes ne sont pas au rendez-vous, vous n'absorbez pas vos charges fixes », déplore-t-il, en évoquant des équipementiers aux marges « structurellement faibles » par rapport à celles de leurs donneurs d'ordres, les constructeurs. « Beaucoup de sites ont des problématiques de charge. La filière n'est pas seulement en difficulté en France, elle risque de disparaître », alerte Denis Bréant, chargé de l'automobile à la CGT Métallurgie. Ce syndicaliste a des raisons d'être inquiet. Son entreprise, Valeo,



LES CONSTRUCTEURS SE DÉTOURNENT DE L'EUROPE

Après deux décennies de délocalisations intra-européennes, une tendance, plus inquiétante, se dessine pour les sous-traitants européens : l'approvisionnement de leurs donneurs d'ordres en Asie. Stellantis comme Renault se tournent davantage vers la Chine pour s'approvisionner en composants. «En 2019, sur une base 100 en Asie, nos coûts de production étaient à peu près à 130, soit 30% plus chers, en Europe, a expliqué le directeur général de Michelin dans une interview à l'AFP début novembre. Ils sont restés à 100 en 2024 en Asie, mais sont de 195 en Europe. Produire sur notre continent nous coûte quasiment deux fois plus cher.» Il n'est pas le seul à faire ce constat. Le directeur général de Valeo, **Christophe Périllat, chiffre à 25% le surcoût de production de ses usines françaises par rapport à celles en Chine.** Il a récemment plaidé pour l'instauration d'une obligation de contenu local par voiture afin de préserver la compétitivité des sous-traitants européens face à la concurrence chinoise. #

multinationale spécialiste des produits technologiques comme les moteurs, les radars et les phares, traverse une période mouvementée. Les usines de L'Isle-d'Abeau (Isère), Mondeville (Calvados) et La Suze-sur-Sarthe (Sarthe) ainsi que le centre de R&D de La Verrière (Yvelines) sont à céder. Inquiets, les syndicats redoutent d'autres mauvaises nouvelles.

Les difficultés se multiplient chez d'autres grands acteurs comme Bosch et Forvia, mais elles ne sont pas circonscrites aux entreprises réalisant plusieurs milliards d'euros de chiffre d'affaires. Les plus petites structures subissent de plein fouet la transition vers l'électrique, couplée à la stagnation du marché. En début d'année, la très médiatique fermeture de MA France, dernier site de production automobile de Seine-Saint-Denis, lâché par Stellantis, en est la parfaite illustration.

LA FILIÈRE CRAQUE

Les exemples se multiplient : les forges de Walor et la Fonderie de Bretagne en quête d'un repreneur, un plan de sauvegarde de l'emploi chez Dumarey Powerglide, la liquidation judiciaire d'Impériaux Wheels, Logiplast-TeamTex ou Amis, les difficultés de GMD, les emplois menacés chez Inteva et Autoliv... «Nous avons aussi des remontées de difficultés chez Dumarey Powerglide Bouthéon, Sanden et MMT-Bordeaux», énumère Anne-Claude Vitali, la secrétaire nationale chargée de l'automobile à la CFDT Métallurgie. «Le niveau d'inquiétude est élevé, la filière craque. En septembre, nous avons recensé près de 7 000 emplois menacés depuis le début de l'année. Il y a eu d'autres mauvaises nouvelles depuis», relate Karim Nedjar, un autre secrétaire national du syndicat.

Pour réduire les coûts, les équipementiers se séparent des intérimaires et optent pour le chômage partiel. Mais chez certains, la baisse de revenus est telle que des mesures plus radicales sont nécessaires. «À partir d'avril, nous avons vu une baisse brutale de 25 à 30% des commandes, partout dans le monde, en Europe, au Mexique et en Chine», indique à «L'Usine Nouvelle» François Loubeyre, le directeur général de Cottinet. Avec une usine en France et l'autre en Pologne, le spécialiste des composants métalliques pour amortisseurs exporte vers toute la planète. Face à la dégringolade de son chiffre d'affaires, il n'a pas eu d'autre choix que d'arrêter de recourir à des intérimaires. Ils étaient 25 à 30 en France, une dizaine en Pologne. Pire : «Nous devons licencier six ou sept personnes en France», explique le dirigeant, forcé, comme tout le monde, d'adapter tant bien que mal sa cadence de production au faible dynamisme du marché. # **JONATHAN GRELIER ET ANTOINE VERMEERSCH**

J. CLAIR / LE COURRIER DE L'OUEST / MAXPPP



Le 5 novembre, Michelin a annoncé la fermeture de ses usines de Cholet (photo) et Vannes et la suppression de 1 254 emplois.

