



PME & REGIONS

Automobile: les PME face à un « cocktail explosif »

INDUSTRIE

Les difficultés des constructeurs automobiles mettent toute la chaîne de sous-traitance sous pression.

Les annonces de fermetures de sites font craindre le pire aux élus locaux, qui redoutent une catastrophe sociale majeure dans les bassins historiques de production.

Monique Clemens
et Guillaume Roussange
— Correspondants à Besançon
et à Rennes

Travaillera, travaillera pas ? C'est la question qui taraude, dans le Doubs et le Territoire de Belfort – berceau historique du secteur – les sous-traitants de la filière automobile. Tous sont suspendus à la décision de Stellantis de faire tourner, ou non, une équipe de l'usine de Sochaux entre Noël et le Nouvel An pour produire « 400 véhicules par jour », selon Jean-Luc Scanavin, le responsable de la CFDT métallurgie de Franche-Comté.

La décision du constructeur devrait être connue le 28 novembre prochain. En attendant, les quelque 287 fournisseurs de rang 1, 2 ou 3 de la région rongent leur frein. A l'instar des 140 salariés de Bourbon Automotive, une filiale de Plastivoire installée à Morteau (Doubs), inquiets du plan de charge de leur usine spécialisée dans la fabrication de consoles pour des 3008 et 5008 électriques.

Activités au ralenti

A l'autre extrémité du pays, à Caudan, dans le Morbihan, ce sont les 300 salariés de la Fonderie de Bretagne qui désespèrent de voir Renault tenir son engagement sur les futurs volumes confiés à l'usine, condition sine qua non de sa reprise par le fonds allemand Private Assets.

Partout dans l'Hexagone, les PME de la filière s'enfoncent dans la crise à mesure que le marché automobile dévisse. Chez Valti, l'ex-filiale Vallourec qui emploie 130 salariés à Montbard, en Côte-d'Or, le carnet de commandes est au plus bas pour 2025. Une recherche de repreneurs est en cours. Chez Bourbon Automotive, « certains ateliers chôment déjà un jour par semaine », indique Anne-Marie Bardonnnet, déléguée CFDT de l'usine. Chez Flex-N-Gate à Audincourt (Doubs),

où 670 salariés fabriquent des pare-chocs et hayons, trois jours ont été chômés en octobre, et un accord d'activité partielle est actuellement négocié.

Idem chez Amis, le fabricant de pignons de différentiels qui emploie 390 salariés à Guéret (Creuse) et à Montluçon (Allier) : dix à douze jours de chômage partiel ont été instaurés. Une mesure insuffisante pour juguler l'endettement de cette filiale du groupe Sifcor – chiffré à 38 millions – placée fin octobre en redressement judiciaire. Autre exemple à Aulnay-sous-Bois (Seine-Saint-Denis), où le site de MA France est occupé, nuit et jour, par les 170 salariés de l'usine liquidée en mai.

Même Lisi Automotive, pourtant engagé dans le virage du véhicule électrique, a dû prendre des mesures pour pallier une chute de 9 % du chiffre d'affaires au troisième trimestre, après une baisse de 1 % au premier et de 4 % au deuxième. Le spécialiste des solutions d'assemblage, qui emploie 950 de ses 3.200 salariés en Franche-Comté, a été contraint de renvoyer chez eux 60 intérimaires, de procéder à neuf licenciements « ciblés » et de prêter sept opérateurs qualifiés à des usines aéronautiques du groupe Lisi, précise François Liotard, son PDG.



« Il est clair que la casse va continuer », s'alarme Jean-Louis Pech, président de la fédération des industries des équipements pour véhicules (Fiev), le syndicat professionnel des sous-traitants automobile. Selon lui, depuis 2019, la filière équipementière a vu son chiffre d'affaires baisser de 10,1 % et ses effectifs fondre de 17 %. Pour faire face au recul des ventes, à la concurrence chinoise, aux prix de l'énergie, les grands donneurs d'ordres mettent plus que jamais la pression sur leurs fournisseurs, exsangues. Eux-mêmes subissent l'effet ciseau lié aux tarifs des matières premières, de l'électricité, au coût du travail, auquel se conjugue le remboursement des PGE contractés durant la crise sanitaire... « *Un cocktail explosif* », résume Jean-Louis Pech, qui voit poindre une « *crise majeure* » à l'échelle du continent européen, tant sur le plan industriel que social.

Une filière stratégique

Marc Ferracci, le ministre délégué chargé de l'Industrie, a reconnu s'attendre à de nouvelles fermetures de sites industriels « *dans les semaines qui viennent et les mois à venir* ». Il n'y a guère de doute. Selon Denis Rezé, vice-président de pôle Véhicule du Futur et PDG d'Eurocade, un sous-traitant du Doubs qui tente de résister en digitalisant au maximum son process, les commandes passées aux équipementiers ont chuté « *de 27 à 40 %* » au cours des derniers mois. Un chiffre confirmé par tous les analystes du secteur.

Sur le terrain, la température sociale monte à mesure que se succèdent les mauvaises nouvelles. A La Souterraine, dans la Creuse, à Lieu-Saint-Amand, dans le Nord, au Poinçonnet ou à Châteauroux, dans l'Indre, les salariés des filiales de GMD ont débrayé durant plusieurs heures, jeudi dernier, pour critiquer le projet de reprise du groupe – criblé de dettes – par le fonds d'investissement Montyon Capital du mil-

liardaire Pierre-Edouard Stérin.

La veille, 300 salariés de Michelin ont manifesté devant le siège du groupe, à Clermont-Ferrand, afin de protester contre la fermeture des sites de Cholet et de Vannes (1.200 emplois supprimés). Il y a un mois, plusieurs centaines d'ouvriers venus de Paulstra à Vierzon (Cher), de la Fonderie de Bretagne ou de MA France se sont rassemblés devant le Mondial de l'auto pour dénoncer « *la casse de la filière automobile française* ».

De quoi déclencher l'inquiétude des élus locaux de tous bords, bien impuissants face au raz-de-marée social annoncé. Au salon de l'auto, Fabien Gay, sénateur PCF de Seine-Saint-Denis et François Ruffin, député de la Somme (Picardie debout !) ont apporté leur soutien aux manifestants, plaidant pour des mesures européennes de protection de la filière. Fin octobre, le député écologiste du Morbihan Damien Girard a écrit au ministre de l'Économie, Antoine Armand, pour l'alerter « *sur la situation préoccupante de la Fonderie de Bretagne, usine essentielle pour notre territoire* ». Il y a quelques jours, le député RN de l'Oise Philippe Ballard a pour sa part interpellé le ministre de l'Industrie sur la situation des sous-traitants, notamment de Forvia et de GMD, dénonçant « *l'absence de réponse* » du gouvernement face à la situation.

La filière auto est stratégique pour les territoires. Au début de la décennie, elle pesait plus de 350.000 emplois (dont 271.000 chez les sous-traitants) : plus de 38.000 en Bourgogne-Franche-Comté, 32.700 dans les Pays de Loire, 56.000 dans les Hauts-de-France, 65.000 en Auvergne-Rhône-Alpes... Partout, pouvoirs publics et acteurs de la filière tentent donc de capter le moindre signal de détresse pour intervenir le plus en amont possible. « *Notre cellule de veille, animée avec la région et les services de l'Etat, est en alerte. Nous suivons de près une quinzaine d'entreprises*

dont la situation est délicate », confie Stéphane Rigaud, délégué général de l'Association de l'industrie automobile des Hauts-de-France.

En Bourgogne-Franche-Comté, une « Force d'intervention mutations automobile » mise en place en 2022 a visité 194 de ces entreprises et orienté 31 % d'entre elles vers des financements. « *Soit 29,1 millions d'euros de France 2030 et 8 millions d'aides régionales* », indique Nicolas Soret, vice-président de la région, qui entend « *consolider son aide* ». Reste à savoir si elle pourra le faire. Impossible en effet pour les pouvoirs publics de rejouer la partition du « *quoi qu'il en coûte* » qui a permis aux industriels de passer sans trop de dommages la crise du Covid. Les finances publiques sont à l'os, au point de compromettre les stratégies de soutien à la diversification et à l'innovation. « *Encore faut-il d'ailleurs que les débouchés soient là !* » s'exclame le président de la Fiev. *N'oublions pas que tous les secteurs, le machinisme agricole, les TP, l'hydrogène, etc., souffrent aussi.* »

L'hydrogène, c'était justement la diversification prometteuse enclenchée à grand renfort d'investissement public et privés entre Belfort et Montbéliard, où l'on estime subir une double peine. Chez l'équipementier Forvia, qui a investi 250 millions dans le Doubs dans une plateforme industrielle pour produire des pièces pour véhicules thermiques et réservoirs à hydrogène, les deux activités sont en panne. Dans le centre R&D de Bavans, qui emploie 850 salariés, 90 ont quitté le site depuis janvier, de source syndicale, et une mesure d'activité partielle a été validée vendredi dernier pour l'activité hydrogène. ■

« Il est clair que la casse va continuer. »

JEAN-LOUIS PECH

Président de la fédération des industries des équipements pour véhicules



La filière auto est stratégique pour les territoires.

Au début de la décennie, elle pesait plus de 350.000 emplois (dont 271.000 chez les sous-traitants).



L'usine de Lisi Automotive, dans le Territoire de Belfort, produit des vis moteur.
Photo Michael Desprez/MaxPPP

