

Décryptage

Économie

Fermetures d'usines, chômage partiel... Les voyants rouges s'allument pour les équipementiers automobiles

Les sous-traitants sont durement touchés par la crise du marché de la voiture neuve. Leur fédération tire la sonnette d'alarme, alors que chômage partiel, procédures de sauvegarde et fermetures se multiplient.

Par [Matthieu Pelloli](#)

Le 27 novembre 2024 à 06h50



À l'usine Dumarey Powerglide, à Strasbourg, près de la moitié des 591 salariés sont sur le départ. PhotoPQR/DNA/Laurent Réa

La menace planait depuis quelques jours, elle s'est concrétisée lundi soir. [ArcelorMittal a annoncé la fermeture de deux usines à Reims et Denain](#), employant 136 salariés, en raison notamment des difficultés rencontrées par la filière automobile. Le géant de la sidérurgie n'est pas le seul à subir les turbulences du marché de la voiture. Michelin a lui aussi prévu de [fermer deux de ses usines](#) à Cholet (Maine-et-Loire) et Vannes (Morbihan), où travaillent 1 255 salariés. Mais derrière ces deux grands groupes, une ribambelle de petits équipementiers qui fabriquent des pièces sont aujourd'hui en grande difficulté.

Le climat des affaires s'est dramatiquement dégradé pour les sous-traitants au second semestre 2024. Une crise déclenchée par la [chute des ventes de voitures neuves](#), dans le contexte délicat de la transition vers le véhicule électrique. Les restructurations et les annonces de fermetures se multiplient, tout comme les mesures de chômage partiel, les procédures de sauvegarde et les mises en redressement judiciaire. Les chiffres font froid dans le dos : la filière, qui englobe 57 000 emplois, pourrait en perdre la moitié au cours des prochaines années, estiment les experts.

« Une crise exceptionnelle »

En France, les équipementiers transfrontaliers ont été les premiers frappés, « car ils ont d'abord pris de plein fouet les déboires du secteur automobile allemand », décrypte la Plateforme automobile (PFA), qui représente les industriels du secteur. Dans l'Est, Dumarey Powerglide, qui

fabrique notamment des boîtes de vitesses automatiques, a vu ZF, son plus gros client allemand, stopper ses commandes. Près de la moitié des 591 salariés vont devoir quitter l'entreprise, qui employait encore 2 500 salariés il y a quelques années. Non loin de là, dans les Ardennes, les deux usines de l'équipementier Walor, qui emploient 212 salariés, sont menacées. Celles-ci fabriquent des bielles, des grosses pièces en acier indispensables pour les moteurs thermiques, mais inutiles pour les électriques.

Une usine a été placée en procédure de sauvegarde, l'autre en redressement judiciaire. Mais au-delà des équipementiers transfrontaliers, les difficultés sont globales. À Aulnay-sous-Bois, MA France (280 salariés), dernière usine automobile de la Seine-Saint-Denis qui emboutissait, entre autres, des pièces de carrosserie pour les utilitaires Peugeot et Citroën, a été placée en liquidation judiciaire par le tribunal de commerce de Bobigny au printemps.

Un cas parmi d'autres. Dans l'Hexagone, le nombre d'entreprises de la filière auto a baissé de 7 % entre 2009 et 2020, selon une note de la Direction générale des entreprises (DGE). « Le feu couvait à bas bruit depuis des mois, déplore Jean-Louis Pech, le président de la Fédération des industries des équipements pour véhicules (*Fiev*). Il y a eu la période bénie des JO, mais là, brutalement, on se réveille. Nous sommes face à une crise exceptionnelle par sa gravité et son ampleur. De douloureuses vagues d'adaptation, au mieux, nous attendent. Au pire... la disparition du tissu industriel de ce secteur, indispensable à notre modèle social, j'insiste là-dessus. »

Les fabricants de batteries dans le dur

La France n'est pas la seule à souffrir. « C'est la pire période qu'on ait connue, et aussi la plus difficile en termes de durée », s'est inquiété récemment le secrétaire général de l'Association européenne des fournisseurs automobiles. Sur le Vieux Continent, où ces entreprises emploient 1,7 million de salariés, 32 000 suppressions de postes ont été annoncées au premier semestre 2024, c'est-à-dire davantage que durant la pandémie de Covid-19. Ce vendredi, [Bosch](#), leader mondial des équipementiers, a annoncé réduire ses effectifs de 5 550 personnes dans le monde, principalement en Allemagne. « C'est dur pour les constructeurs, mais ils ont compensé par des augmentations de prix. C'est plus compliqué pour les équipementiers », souligne Marc Mortureux, le directeur général de la PFA. Beaucoup hésitent à faire part de leur difficulté. « Une PME qui sort du bois est morte, explique Jean-Louis Pech. Les banques lui retirent ses financements, les fournisseurs exigent d'être payés tout de suite et les donneurs d'ordre perdent confiance. »

Timide leur d'espoir avancée par certains, la « destruction créatrice » conceptualisée par l'économiste Joseph Schumpeter (1883-1950). D'un côté, la révolution électrique détruit des emplois, de l'autre, elle nécessite aussi des embauches, chez des équipementiers qui se sont repositionnés sur l'électrique ou dans les usines de batteries. Les Hauts-de-France, aujourd'hui, comptent 4 gigafactories de batteries. À Douvrin (Pas-de-Calais), celle d'ACC, détenue par Stellantis, Total et Mercedes, a commencé à produire. Las ! le décollage de cette nouvelle activité industrielle est plus long que prévu et suscite également des inquiétudes. Le fabricant suédois Northvolt a annoncé fin septembre qu'il allait supprimer 1 600 emplois et geler le développement de son principal site de production, pour s'adapter à une situation financière tendue. Les équipementiers automobiles ont mis les feux de détresse mais sont loin d'être sûrs d'éviter l'accident industriel.