

INTERVIEW

Les équipementiers alertent sur « une réduction inéluctable du nombre de salariés » dans l'automobile

Selon le président de la fédération du secteur, Jean-Louis Pech, le déficit de compétitivité de la France, combiné à la faiblesse du marché en Europe, représente une menace existentielle pour certaines usines.

Offrir l'article Ajouter à mes articles Commenter Partager Production industrielle Emploi & Salaires



L'atonie de la demande a déjà conduit Valeo, pourtant l'un des champions du secteur, à annoncer plus d'un millier de suppressions de postes en France l'an dernier. (FRANCOIS LO PRESTI/AFP)

Par **Guillaume Guichard, Lionel Steinmann**
Publié le 19 mars 2025 à 08:15 | Mis à jour le 19 mars 2025 à 09:10

PREMIUM Votre abonnement vous permet d'accéder à cet article

Avec seulement 1,34 million de voitures et de véhicules utilitaires assemblés l'an dernier, la production automobile tricolore a connu un inquiétant trou d'air. La faiblesse de la demande, combinée à la forte perte de compétitivité de l'Europe, ces dernières années, représente une menace pour de nombreux sous-traitants. Jean-Louis Pech, le président de la FIEV (Fédération des industries des équipements pour véhicules), fait le point pour « Les Echos ».

Comment le tissu de sous-traitants de l'automobile encaisse-t-il le repli durable de la production en France ?

Les craintes que nous avions ces derniers mois se confirment. Les volumes restent à un étiage très faible. L'absence de pénalités immédiates au titre des normes sur les émissions de CO₂ enlève un peu de pression sur le secteur, mais le marché reste extrêmement préoccupant. Nous allons vers une réduction inéluctable du nombre des salariés dans le secteur. Nous ferons dans quelques jours une conférence de presse pour confirmer ce diagnostic avec des éléments chiffrés.

Outre la faiblesse des volumes, y a-t-il un problème de compétitivité ?

Comme l'a très bien expliqué il y a quelques semaines Florent Menegaux [le directeur général de Michelin, NDLR], la compétitivité du site France en général est très mauvaise. Et il est certain qu'aujourd'hui de grands groupes présents sur plusieurs continents font le constat objectif de capacités de surproduction en Europe. Cela les pousse à réfléchir à la fermeture des sites les moins compétitifs.

LIRE AUSSI :

- EN CHIFFRES - Forvia et Valeo sous pression après des résultats 2024, moroses
- DECRYPTAGE - Bosch prépare de nouvelles mesures d'économie

Certains constructeurs vous demandent-ils de produire dans les pays à bas coût ?

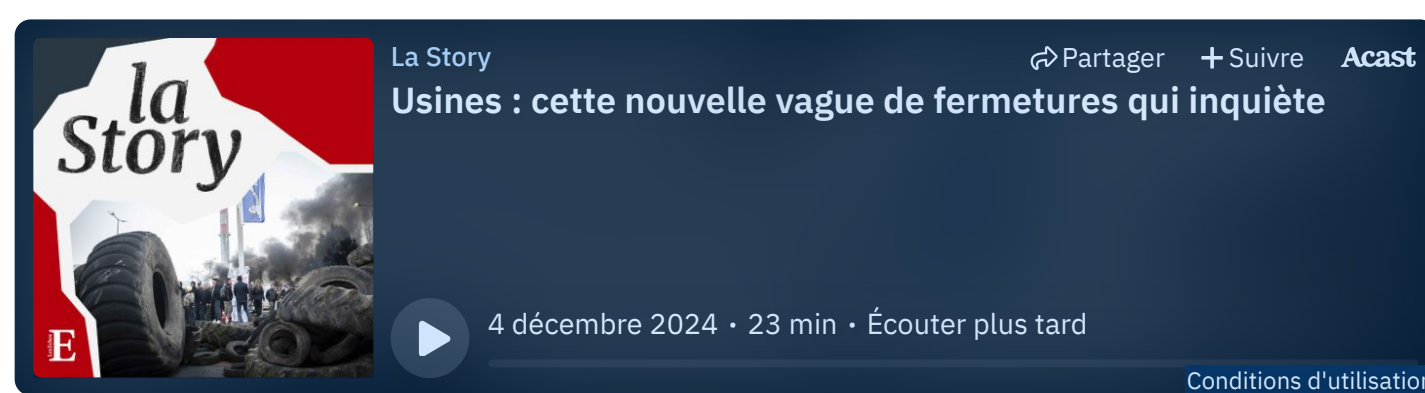
Nous essayons évidemment de leur dire que si une offre est compétitive, ils ne vont tout de même pas la blacklister parce qu'elle est française ! Sur ce sujet, il y a parfois de l'irrationnel... Les constructeurs mettent une pression de tous les instants sur les prix. Pour les équipementiers, c'est très compliqué.

« Il faut sortir des logiques de court terme, et faire prévaloir une logique de souveraineté industrielle. »

Jean-Louis Pech, président de la FIEV

L'idée d'instaurer un niveau minimum de contenu local dans les voitures vendues en Europe, comme le font les Etats-Unis, intéresse la Commission européenne. Est-ce la solution ?

Effectivement, cette proposition fait son chemin. Mais il va falloir pousser très, très fort pour qu'elle aboutisse, car certains équipementiers, en Allemagne notamment, n'y sont pas favorables. Le raisonnement peut se comprendre. Ils ont des capacités de production non utilisées en Chine, du fait de la concurrence locale et d'un marché qui croît moins que prévu. Alors ils se disent qu'ils peuvent les utiliser pour approvisionner le marché européen. Pour éviter cela, il faut sortir des logiques de court terme, et faire prévaloir une logique de souveraineté industrielle. Certains l'acceptent, d'autres pas. Il va falloir du temps pour les convaincre.



Les entreprises menacées peuvent-elles se reconvertir, en se tournant vers la défense par exemple ?

Il ne faut pas oublier que le secteur des matériels de chantier ou celui des matériels agricoles connaissent eux aussi des crises extrêmement violentes. Pour les entreprises qui souhaitent se tourner vers l'aéronautique ou l'armement, le problème est de pouvoir investir pour ajuster l'outil industriel. Mais avec la crise actuelle du secteur automobile, leur note de risque financier est à son maximum du côté des banques et ces entreprises n'ont pas accès à des financements d'emprunt de moyen terme. Pour ce qui est du cas spécifique de l'armement, on en parle beaucoup en ce moment, mais attendons de voir les commandes.

Guillaume Guichard et Lionel Steinmann

THÉMATIQUES ASSOCIÉES

Production industrielle Emploi & Salaires Allemagne

Guerre commerciale : le secteur de la beauté craint de devenir une nouvelle cible de Trump

L'UE envisage de taxer le maquillage made in USA. L'industrie des cosmétiques européenne redoute une riposte américaine, avec à la clé des mesures protectionnistes du premier marché de la beauté.

Lire la suite

Pratique

- Aide & Contact
- Signaler un contenu illicite
- Abonnement
- Publicité
- Abonnement presse numérique
- Entités du groupe
- Cookies
- Mentions légales
- Conditions générales et particulières
- Politique de confidentialité
- Charte éthique
- Flux RSS
- Archives
- Plan du site

Services

- Le journal
- Vidéos
- Mes articles
- Mes secteurs
- Newsletters
- Podcasts
- Infographies
- Thema
- Mon compte

Le Groupe

- Les Echos
- Investir
- Entrepreneurs
- Les Echos Week-End
- Série Limitée
- Les Echos Start
- Mieux Vivre Votre Argent
- Planète
- Capital Finance
- Radio Classique
- Connaissance des Arts
- Historia
- ImaginE
- Les Echos événements
- Annonces Légales
- Marchés Publics