

ENTREPRISES

Les équipementiers automobile redoutent une nouvelle saignée

AUTOMOBILE

Pas moins de 75 d'entre eux ont vu leur chiffre d'affaires reculer entre 2023 et 2024.

Les droits de douane de Donald Trump ne sont qu'un problème parmi d'autres.

Lionel Steinmann

Les équipementiers automobiles français sont en péril, et ce n'est pas la faute de Donald Trump. Certes, la guerre commerciale déclenchée par le dirigeant américain « *va ajouter de la peine à la peine* », convient Jean-Louis Pech, le président la Fiev, leur fédération professionnelle. Mais les entreprises du secteur sont déjà « *en grande difficulté* ».

La Fiev sonne le tocsin depuis plusieurs mois sur la déprime d'une filière coincée entre la baisse des volumes de production en Europe et les exigences de prix toujours plus bas des donneurs d'ordre constructeurs. La fédération a souhaité illustrer ce constat en sondant ses adhérents sur leur santé financière.

Résultats dans le rouge et plans sociaux

Selon ces données, présentées lors d'une conférence de presse, mardi, 85 % des équipementiers du secteur ont vu leur chiffre d'affaires reculer par rapport à l'année 2019, une année de référence pour le secteur lorsque la France produisait

encore près de 2,2 millions de véhicules. L'activité a aussi baissé l'an dernier pour les trois quarts d'entre eux.

Cette déprime se retrouve dans les comptes : 38 % des adhérents de la Fiev ont soldé l'exercice 2023 avec un résultat net déficitaire, alors que le secteur était pourtant en plein rattrapage de production après la pénurie de semi-conducteurs. L'année 2024, marquée par un coup de frein dans la production, n'a pas inversé la tendance, comme le prouve la litanie de plans sociaux annoncés ces derniers mois.

La Fiev a recensé au total 7.300 suppressions de postes annoncées en France depuis janvier 2024, pour un secteur qui n'en compte plus que 56.000. Soit des effectifs deux fois moins important qu'en 2007. Et ce n'est pas fini, prévient Jean-Louis Pech.

La fédération a interrogé ses adhérents sur leurs perspectives de court terme. Un tiers ont accepté de répondre, et 85 % d'entre eux « *ont fait l'objet ou identifié un risque de*

“dessoursing” en France et en Europe, au profit des concurrents basés dans les pays à bas coûts ».

45 % des répondants estiment que des sites français sont menacés, ce qui amène la Fiev à affirmer que « *10 sites pourraient fermer en France dans les douze prochains mois* ». Plus largement, une enquête menée par le Clepa (l'association européenne des équipementiers) et McKinsey indique que 42 % des fournisseurs prévoient d'être non rentables cette année.

Les barrières commerciales érigées à l'entrée du marché américain ne vont évidemment rien arranger, mais pour Jean-Louis Pech, l'Europe doit d'abord s'attaquer à ses propres maux. Le « dialogue stratégique » engagé par Bruxelles, qui a déjà enclenché un assouplissement de la réglementation sur le CO₂, doit être accompagné par des mesures favorisant la compétitivité (simplifications réglementaires et baisse du prix de l'énergie décarbonnée, entre autres), plaide-t-il.

Surtout, la Fiev réclame l'instau-

ration urgente pour les véhicules vendus en Europe d'un seuil minimal de contenu local, fixé à 75 % ou 80 %. En d'autres termes, les constructeurs auraient l'obligation d'acheter leurs pièces dans l'Union pour au moins les trois quarts de la valeur du véhicule. Une manière de protéger le secteur de la concurrence des pays à bas coûts, et de for-

cer les constructeurs chinois qui visent le marché européen à localiser leurs fournisseurs sur place. ■

« Dix sites pourraient fermer en France dans les douze prochains mois. »

FÉDÉRATION DES ÉQUIPEMENTIERS FIEV