

Note

Les dynamiques de l'industrie automobile tendent à l'effacement de la sous-traitance

Réfléchir l'avenir des équipementiers

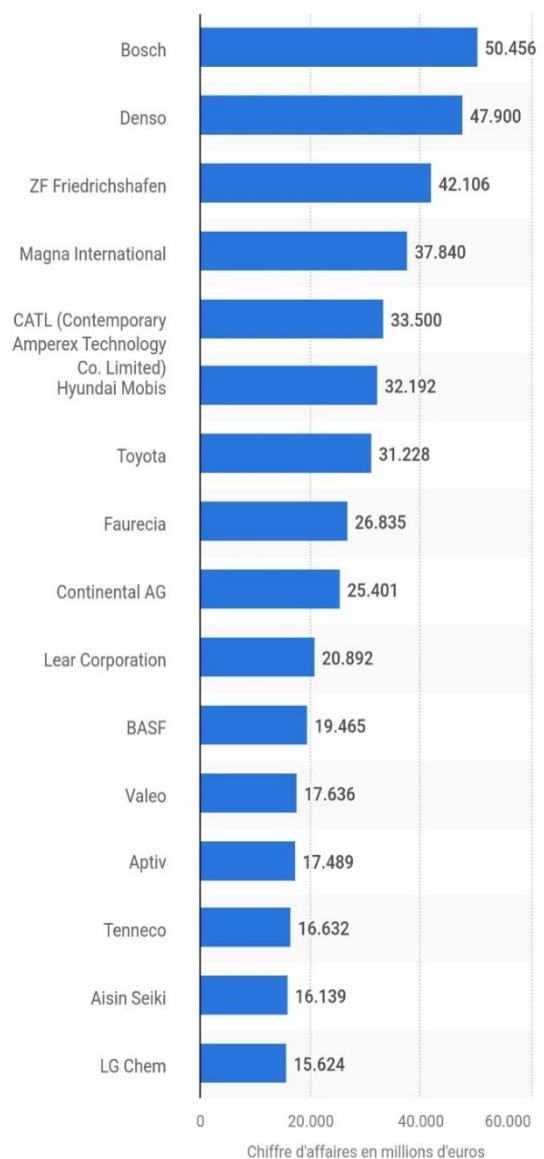
Les annonces de réductions d'effectifs et de réorientations stratégiques n'en finissent pas chez les équipementiers automobiles. Sur les derniers mois, en France¹, Valeo a annoncé la suppression de trois sites et de 1 000 postes ; Impériales Wheels, dernier fabricant français de jantes, a été liquidé ; Forvia (ex-Faurecia) indique vouloir supprimer 10 000 postes en Europe à l'horizon 2028.

C'est le cas en France, mais plus globalement dans l'ensemble des capitales historiques de l'industrie automobile. L'Allemagne* en est un exemple frappant. ZF, fabricant historique de systèmes de transmission et de châssis a annoncé la suppression de 14 000 postes d'ici à 2028 ; BBS, célèbre fabricant de jantes outre-rhin a déposé le bilan, scission de la division automobile de Continental en prévision pour 2025...

D'après la dernière enquête semestrielle du CLEPA (l'organisation professionnelle des équipementiers), « 42% des équipementiers automobiles européens expriment une perspective négative, signalant un déclin de la confiance globale du secteur ». L'enquête souligne leur « grande incertitude quant à l'évolution future du marché et à la transition vers les véhicules électriques qui est une préoccupation majeure » ; cette « incertitude » risque de se matérialiser par une casse sociale sans précédent dans le secteur.

S'il est évident que l'une des causes de cet effondrement reste la recherche toujours plus crasse du profit par la réduction des coûts et la mainmise des logiques financières sur l'économie réelle, d'autres facteurs tout aussi essentiels entrent en jeu.

Nous vivons la déliquescence du système de production constitué au cours des années 1970, –



¹ Liste non-exhaustive

avec la révolution japonaise – fait du découpage des chaînes de valeurs et de la mise en place globale du système de sous-traitance.

Ces mêmes sous-traitants sont toujours plus mis sous pression, ce qui génère une dégradation continue des conditions de travail. Notons également les conflits entre les équipementiers eux-mêmes, jusqu'à la disparition de nombreuses PME-PMI et la constitution de monopoles.

Cet éparpillement sans fin des chaînes de production, cette frénésie des délocalisations, créent les conditions d'un retard technologique désormais bien visible. Cette manière de produire se heurte, de surcroît, à la nécessaire décarbonation des flottes automobiles et de l'industrie elle-même.

Voilà, brièvement, les contradictions majeures auxquelles sont confrontés les constructeurs historiques et leurs équipementiers ; et dont pâtissent d'ores et déjà les travailleurs.

Demeurent pourtant des facteurs extérieurs.

Le retour et le renouveau d'une stratégie d'intégration verticale marquent une nouvelle ère de l'industrie automobile – au même titre, si ce n'est plus, que la révolution japonaise des années 1970. Qui plus est lorsque l'on connaît le rôle central qu'auront l'intelligence artificielle et les nouvelles technologies dans les futures innovations.

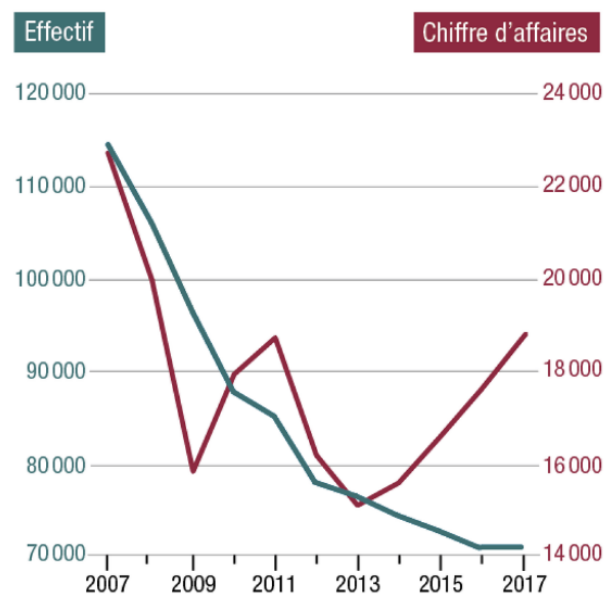
Il est bien difficile d'appréhender ces annonces en cascade d'équipementiers sans saisir la révolution industrielle en cours. Le fonctionnement par sous-traitance – et, à fortiori, les équipementiers – tend à s'effacer à plus ou moins long terme. Refuser d'observer cette dynamique peut nous mener à la catastrophe en matière d'analyse. Toutefois, l'observer ne signifie pas nécessairement que nous devrions l'accepter telle quelle, ou laisser nos industries mourir sous une prétendue *marche de l'histoire*. À l'inverse, nous pouvons saisir cette opportunité pour porter un projet ambitieux de redéploiement d'une industrie

Principales opérations de cessions de filiales ou d'usines de composants opérées par des constructeurs français entre 1980 et 1990.

Filiale/Usine	Production	Partenaire/Nat.	Date
Renault			
Safe	Aciers	Sacilor/Ascometal/F	1982
Sotexo	Sièges	B. Faure A./F.	1987
April	Automates	Merlin Gerin/F.	1987
FASS	Fonderie	Kelsey-Hayes/USA	1988
SMMM	Pistons	Kolbenschmidt/RFA	1989
Renix (51%)	Electronique	Siemens Bendix/RFA	1989
CPIO	Plast., Caout.	Laird/GB	
Usine du Mans	Peintures	Sommer Allibert/F Stan. Ind. P./USA Herberts/Hoescht/RFA	1989 1989
Peugeot			
Usine de Vieux-Condé	Boulonnerie	Fin. du Vallois/F.	1990
AOP (part)	Aciers	Ugine/F.	

LES ÉQUIPEMENTIERS TOUCHÉS PAR LES BAISSSES DE VOLUMES

Évolution du chiffre d'affaires et des effectifs des usines en France depuis 2007



automobile, de sauvegarde et de développement des compétences nationales, de coopération internationale dans le cadre, notamment, de la transition écologique.

Cela supposerait de penser l'avenir des équipementiers actuels, le rôle que la puissance publique peut avoir dans cet avenir, au regard des compétences toujours plus élevées des travailleurs concernés et des gigantesques possibilités ouvertes dans le déploiement d'autres projets industriels.

L'une des raisons de la réussite chinoise dans cette industrie, c'est ce renouveau de l'intégration verticale. Le géant BYD cherche, par exemple, à maîtriser tous les aspects de la chaîne de valeur, sous la houlette de Pékin qui, dans son plan « Made in China 2025 » vise la maîtrise nationale de 80% de la chaîne de valeurs de l'industrie automobile électrique. L'entreprise en question produit « en interne » une écrasante partie des éléments nécessaires à la fabrication d'une voiture, des batteries à l'assemblage ; en parallèle, elle a acquis des parts dans le premier groupe chinois d'extraction de lithium.

Tesla se construit également autour de cette stratégie, mais reste néanmoins très en retard en matière d'intégration ; son rapport à l'État ne lui permet pas de bénéficier d'une politique publique ambitieuse.

Les équipementiers qui sont arrivés au stade de monopole sur leur marché ont saisi cette dynamique et ne comptent pas se laisser faire. Les annonces de réorientations stratégiques en cours révèlent leur volonté d'esquiver cette vague d'intégration.

Des constructeurs comptent prendre leur part dans les marchés naissants, là où l'industrie automobile n'est encore que peu développée. Stellantis se fixe, par exemple, l'objectif d'atteindre 22 % de part de marché en Afrique et au Moyen-Orient ; et s'en donne les moyens. 300 millions d'investissements au Maroc accompagnant le doublement de la production, installation en Algérie, en Afrique du Sud, etc.

Ces grands groupes automobiles comptent tenir « l'en même temps » d'un développement intra-européen et extra-européen en jouant sur les fluctuations du marché entre électrique et thermique. Les équipementiers, quant à eux, peuvent tout à fait délocaliser une large partie de leur production là où les investissements sont faits, puis réimporter en Europe leurs fabrications ; tout en évitant, à court terme, leur disparition.

Dans des départements comme le Pas-de-Calais, l'industrie automobile tient une place non-négligeable dans les bassins d'emploi. Les équipementiers automobiles restent des acteurs essentiels de la vie industrielle de ces territoires, au même titre que les constructeurs.