

Actu auto

Crise des semi-conducteurs: Renault plus social que Stellantis

Par Alain-Gabriel Verdevoye le 07.10.2021 à 16h30

🕒 Lecture 4 min.

ABONNÉS

Les usines chôment un jour par semaine au moins en moyenne chez Stellantis et Renault. Mais le traitement social est plus sévère au sein de l'ex-groupe PSA. Les activités tertiaires sont arrêtées tous les vendredis chez Stellantis, pas chez Renault.



Usine de Mulhouse (Stellantis)

📷 AFP/ARCHIVES - SEBASTIEN BOZON

Stellantis est particulièrement affecté par la pénurie de puces électroniques. Et, comme à son habitude, Carlos Tavares, le directeur général, réagit promptement et... brutalement. Depuis début septembre, grâce à l'Accord d'activité partielle de longue durée (APLD), l'ensemble des fonctions du groupe franco-italo-américain connaît le chômage partiel. L'accord a été signé fin août pour trois ans. Il est applicable durant vingt-quatre mois consécutifs. Les vendredis sont ainsi systématiquement chômés dans les activités tertiaires. Le centre technique de Vélizy (Yvelines) est particulièrement frappé. Les usines s'arrêtent pour leur part un jour ou deux chaque semaine en moyenne, selon des sources internes. Si les cadres touchent 100% de leur salaire net, les opérateurs n'en reçoivent toutefois que 84%, sauf ceux qui sont en formation et bénéficient alors de 100% de leur revenu.

Renault est aussi frappé dans ses usines. Les sites de production chôment un jour par semaine en moyenne, mais avec une situation très contrastée selon les usines. Les opérateurs touchent toutefois ici "100% de leur salaire net" mais avec des jours de congés en moins, explique-t-on au sein du constructeur au losange. Pour cinq jours de chômage partiel, la société retient en effet une RTT. Une sacrée différence néanmoins avec Stellantis! Par ailleurs, et contrairement à Stellantis, "nous travaillons à temps plein dans les activités tertiaires ou d'ingénierie depuis la reprise début septembre", précise une porte-parole. Renault pratique donc une gestion sociale en douceur par rapport au management réputé musclé de Stellantis, et de PSA avant la fusion avec FCA. Mais le pilotage sans états d'âme de Carlos Tavares permet justement à Stellantis d'"afficher des résultats financiers sans aucune mesure", lâche un cadre supérieur de l'ex-PSA!

Plusieurs syndicats de Stellantis avaient critiqué fin septembre l'application de l'accord de chômage partiel en France. Et, ce jeudi, ce sont les représentants syndicaux de l'usine d'Opel - marque allemande de Stellantis - à Eisenach, mise à l'arrêt jusqu'en 2022, qui ont accusé jeudi le groupe d'y recourir abusivement. "Nous n'allons pas nous laisser faire", prévient le responsable du conseil syndical de l'usine de l'ex-RDA, Uwe Loesche, dans un communiqué publié sur le site internet du syndicat IG Metall.

Une crise jusqu'en 2023

Lors de l'annonce des résultats semestriels début août, Stellantis avait prévenu qu'il s'attendait à un manque à produire de 1,4 million de véhicules pour l'ensemble de 2021. Et les experts estiment désormais que l'industrie auto mondiale pourrait perdre au moins dix millions de véhicules cette année. La situation est dure pour les constructeurs. Elle est toutefois encore pire pour les fournisseurs. "Nos usines s'arrêtent en permanence de façon erratique avec quelques heures de préavis par le client constructeur", explique le patron d'un grand équipementier tricolore, qui ajoute: "cela provoque un climat social tendu, difficile à gérer". Et ce n'est pas fini. "La crise ne sera pas résorbée l'an prochain et nous n'en sortirons pas avant fin 2023", pronostique Claude Cham, président de la Fiev (Fédération des équipementiers auto).

Sponsorisé

Le Crédit Agricole soutient en France :

3 000 clubs amateurs

30 000 clubs amateurs

Politique de confidentialité



La pénurie des semi-conducteurs fait des ravages aussi dans le commerce automobile. Et pour cause: les concessionnaires n'ont pas grand-chose à vendre! "On a plein de commandes mais on n'arrive pas à livrer. Il faut des mois et des mois de délai pour la livraison d'une Sandero commandée aujourd'hui", souligne Gilles Le Borgne, directeur de la l'ingénierie de Renault. Et pas question de se rabattre sur des modèles d'occasion. Car, les concessionnaires ont justement tellement vendu de modèles de deuxième main que la pénurie touche aussi désormais ces véhicules! "On en manque également", précise Renault.

Dépendance vis-à-vis de l'Asie

La pénurie mondiale de semi-conducteurs a révélé l'extrême dépendance de l'Europe vis-à-vis de l'Asie, jugée "excessive et inacceptable", selon le ministre de l'Economie Bruno Le Maire. Le taïwanais TSMC, leader mondial, fournit en effet 70% des circuits miniaturisés utilisés dans l'automobile. Et le coréen Samsung est un autre producteur majeur. Les Américains, les Chinois et les Européens dépendent très largement de ces deux fondeurs. En 2020, au début de la pandémie de Covid-19, les constructeurs avaient réduit leur production de véhicules de façon draconienne et donc leurs commandes de semi-conducteurs. Dans le même temps, la demande pour les téléphones, tablettes et consoles de jeu, avait connu une forte croissance.

Les fondeurs ont donc logiquement orienté leurs capacités de production vers ces puces plus élaborées, qui génèrent des marges plus importantes. Chez TSMC par exemple, l'automobile représente in fine à peine 3% du chiffre d'affaires, l'essentiel venant des puces haut de gamme pour téléphones mobiles et appareils électroniques. Mais TSMC comme Samsung sont eux mêmes dépendants! Les industriels européens achètent surtout auprès de... transformateurs chinois qui eux-mêmes s'approvisionnent auprès de TSMC. Du coup, c'est là aussi une prise de pouvoir coordonnée des assembleurs chinois du continent.

 COMMENTER

STELLANTIS RENAULT

Challenge^s
L'économie de demain est l'affaire de tous

© Challenges - Les contenus, marques, ou logos du site challenges.fr sont soumis à la protection de la propriété intellectuelle.

Audience certifiée par