

autoactu.com

Analyse - 16/12/2022 - #Dodge , #Jeep , #Rivian , #Ford , #Stellantis , #Toyota

Pourquoi Stellantis a décidé de mettre en arrêt son usine de Belvidere dans l'Illinois ?

Par Bertrand Rakoto

Vous êtes abonné

Offrir cet article



L'usine Stellantis de Belvidere va suspendre la production les 28 février prochain. Une décision difficile mais qui est plutôt logique dans les conditions de marché actuelles. La production du Jeep Cherokee cessera et Stellantis a déclaré chercher à identifier les opportunités pour reconvertir l'usine.

Pour le syndicat USA, la décision de Stellantis est peu judicieuse et inacceptable. A quelques mois de l'ouverture des négociations, la colère du dirigeant du syndicat est compréhensible. Elle entame les phases préliminaires des futurs marchandages qui auront lieu l'année prochaine. Ces derniers jours, des échanges avec des journalistes m'ont davantage ouvert l'œil sur les problèmes de perception d'une telle décision alors que Stellantis ne se porte pas mal.

Mais il faut savoir que pour se porter bien il faut aussi prendre les bonnes décisions et ne pas se laisser aller. Stellantis s'est montré assez généreux avec ses employés lorsque l'entreprise a fait d'importants profits l'an passé. Mais les perspectives de marché laissent entrevoir plusieurs difficultés pour 2023 comme je l'évoquais assez longuement [dans ma chronique du 25](#)

novembre dernier. Entre les futures négociations avec le syndicat UAW, la fin de vie du seul modèle produit à Belvidere et les risques pour 2023, le constructeur prend les devants et annonce la future mise à l'arrêt de l'usine pour une durée indéterminée.

Un contexte compliqué

Il faut anticiper les mouvements de marché, comme on le dit souvent mieux vaut prévenir que guérir. L'année 2023 s'annonce difficile. Les Etats-Unis ne sont pas aussi exposés aux risques économiques et énergétiques qui menacent l'Europe mais les sentiments des consommateurs sont mitigés.

La plus grande indépendance énergétique des Etats-Unis et surtout les mesures protectionnistes mises en œuvre par les administrations **Trump** et **Biden** portent leur fruits et protègent le pays. Ce sont d'ailleurs ces mesures que le **Président Macron** avait critiquées il y a deux semaines lors de son discours à l'ambassade de France auquel j'ai eu la chance de pouvoir assister. Le discours était intéressant mais la critique du récent '**Inflation Reduction Act**' constitue moins une menace pour l'Europe qu'un modèle à suivre pour la France.

Dans les nombreuses décisions prises pour électrifier l'automobile, l'Europe et la France doivent avant tout s'assurer que les technologies existent, qu'elles puissent être mise en œuvre et, surtout, qu'elles profitent à l'emploi local. Pour cela, il faut un consensus qui profite à tous les employés du secteur, ouvriers, techniciens, ingénieurs, réparateurs, distributeurs.

Ensuite, il faut surtout trouver les bonnes solutions pour déployer une filière et s'assurer que ce qui doit être vendu localement pourra également y être produit avec tous les objectifs de qualité, de quantité et de prix afin de rester à la portée financière des citoyens. Monsieur **Lescure** a raison, c'est au tour de l'Europe de faire **les bons choix pour se protéger** et non de demander au Président Biden d'adoucir sa politique, tout en sollicitant l'aide du gouvernement américain le lendemain vis-à-vis du conflit russo-ukrainien.

C'est l'approche inclusive américaine choisie par Joe Biden qui fait le succès des investissements pour les batteries et pour l'hydrogène en Amérique du Nord. C'est d'ailleurs dans cette dynamique que le gouverneur de l'Illinois a signé une loi pour supporter financièrement la transformation d'emplois automobiles vers les technologies d'électrification des véhicules. C'était il y a tout juste un an, dans la ville de Belvidere où se trouve justement l'usine Jeep. C'est aussi dans l'Illinois que se trouve l'usine de Rivian (à Normal). Toyota et Ford possèdent également des usines dans cet Etat.

Pour Stellantis, rien n'indique que l'usine ne sera pas réoutillée pour produire des véhicules électriques. Mais dans l'immédiat, l'usine est en surcapacité puisqu'il n'y a plus que la Jeep Cherokee assemblée sur place, un modèle en fin de vie avec des volumes en baisse. Par ailleurs, le marché automobile risque d'être compliqué en 2023 puisque, malgré les incitations fiscales et les aides de l'Etat américain, l'inflation se tasse mais elle est toujours là.

Le marché automobile souffre de prix trop élevés et de pénuries encore régulières. Les approvisionnements s'améliorent du point de vue des semiconducteurs mais tous les équipements ne sont pas encore disponibles en quantités suffisantes pour que les constructeurs répondent à la demande. Dans le même temps, et comme je l'expliquais le 25

novembre, le marché ralentit et les constructeurs doivent sécuriser leurs finances. Ce contexte justifie qu'une usine en plein ralentissement puisse suspendre son activité.

Prendre ses précautions

La Jeep Cherokee est le dernier modèle produit à Belvidere depuis l'arrêt des Dodge Dart et Jeep Patriot en 2016, puis le remplacement de la Jeep Compass produite désormais dans l'usine de Toluca au Mexique, également depuis 2016. Il est difficile pour Stellantis de justifier de maintenir une production active dans une usine où le seul véhicule produit est en perte de volume. La suspension de l'activité pour une durée indéterminée est une précaution nécessaire sur le plan industriel. Il s'agit de préserver les finances de l'entreprise à l'approche d'une année dont les perspectives sont plutôt pessimistes. Dans ce cas de figure, **le licenciement des employés** est une procédure normale aux Etats-Unis. Cela permet à l'entreprise de réduire les coûts tout en transférant certains droit sociaux des employés vers le système fédéral Cobra.

Par ailleurs, Stellantis avait déjà évoqué en 2021 la possibilité de réoutiller l'usine dans le futur afin d'y produire des véhicules électriques. Mais il ne faut pas s'attendre au moindre engagement de la part du constructeur car 2023 est une année de négociation avec le syndicat UAW. Tous les 4 ans, les 3 constructeurs de Détroit et les trois branches dédiées du syndicat se réunissent pour établir les avantages et les objectifs de production pour garantir l'emploi et la bonne marche de l'entreprise. En 2019, les négociations avaient été marquées par un bras de fer entre GM et l'UAW et avait abouti à une grève d'une dizaine de jours.

En informant les employés et le syndicat de la cessation temporaire de l'activité à Belvidere, Stellantis annonce la couleur pour les futures négociations. Les deux usines de batteries ne seront pas à côté sans pour autant être très éloignées, l'une est avec Samsung SDI à Kokomo dans l'Indiana et l'autre avec LG Energy à Windsor dans l'Ontario (Canada).

Il y a une véritable opportunité pour Stellantis à réoutiller Belvidere mais aussi une possibilité de fermer l'usine définitivement si le syndicat négocie tous les avantages à la hausse, car il faudra optimiser l'existant plutôt que rénover l'ancien en vue de financer les pensions et les assurances santé des employés et des retraités du groupe.

Le risque de l'emploi

Mark Stewart, le directeur opérationnel de Stellantis pour l'Amérique du Nord a été très clair. L'usine est à l'arrêt mais ce n'est pas une fermeture définitive. L'arrêt est programmé pour au moins 6 mois, période durant laquelle les négociations avec l'UAW seront engagées. Depuis plusieurs mois, les arrêts de chaîne étaient fréquents. La Cherokee avait atteint une production de plus de 260.000 véhicules en 2018 pour tomber à moins de 60.000 l'année passée. Le modèle est en fin de vie et pourrait **ne pas être remplacé avant 2025**, par un modèle qui changerait de nom **sous la pression de la tribu Cherokee**, **Carlos Tavares** s'était montré réceptif à l'idée **d'abandonner le nom**.

En tout état de cause, si la remplaçante de la Cherokee arrive en 2025, cela va laisser le temps de négocier les accords sociaux pour les Etats-Unis avec le syndicat et de savoir si l'usine sera réoutillée pour lui attribuer un nouveau modèle à l'issue de ces négociations. Si le futur nouveau modèle est électrique, alors il faudra assez fortement abaisser le point mort de

l'entreprise car les volumes de véhicules électriques ne matcheront pas ceux de leurs homologues thermiques.

Par ailleurs, Stellantis a offert aux employés des possibilités reclassements dans d'autres sites du groupe, ou d'accompagner des reconversions. C'est un sujet sensible à l'heure de la grande démission où les gens n'hésitent pas à changer de domaine. Cependant, les bénéfices sociaux des employés syndiqués sont plutôt élevés et tendent à les fidéliser. Toujours est-il que le redémarrage de l'usine pourrait voir revenir un petit nombre d'employés seulement, ce qui n'est pas nécessairement un mauvais calcul car une fois réoutillée, l'usine aura certainement besoin de moins de personnes pour assembler des véhicules.

Actualité suivante : [Ventes aux particuliers, véhicules "verts", segment C : Renault France atteint tous ses objectifs en 2022](#) →