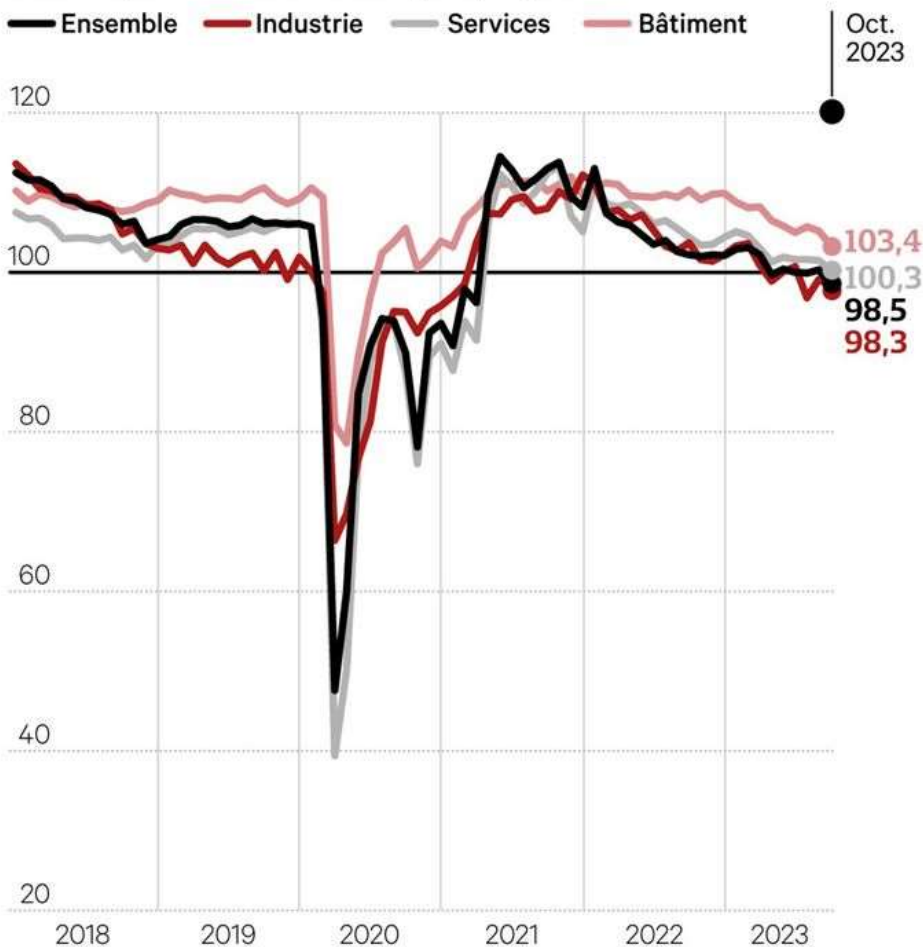


[https://www.lesechos.fr/economie-france/conjoncture/lhorizon-sassombrit-pour-les-chefs-dentreprise-1988268#utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=nl_presid&utm_content=20231019&xtr=EPR-6035-\[20231019](https://www.lesechos.fr/economie-france/conjoncture/lhorizon-sassombrit-pour-les-chefs-dentreprise-1988268#utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=nl_presid&utm_content=20231019&xtr=EPR-6035-[20231019)

En octobre, l'indicateur du climat des affaires est passé sous sa moyenne de longue période, selon les données publiées par l'Insee ce jeudi. La confiance s'est dégradée dans tous les secteurs d'activité.

Le climat des affaires

Solde d'opinion des chefs d'entreprise, en points



SOURCE : INSEE



L'inquiétude gagne. Alors que l'activité économique ralentit, grippée par la [hausse des taux d'intérêt](#), les chefs d'entreprise craignent de plus en plus l'affaiblissement de la demande. Stable depuis plusieurs mois, l'indicateur du climat des affaires de l'Insee publié ce jeudi a reculé de 2 points en octobre. A 98, il passe sous sa moyenne de longue période (100). Ce qui n'était pas arrivé depuis 2015, hormis pendant la pandémie de Covid.



Tous les secteurs (commerce, services, industrie, bâtiment) voient leurs résultats se détériorer. Quel que soit leur domaine d'activité, les chefs d'entreprise pointent des perspectives qui s'assombrissent. Même dans les services qui surfaient sur la vague du rattrapage post-Covid, le moral des patrons fléchit, et ce pour le troisième mois consécutif. A tout juste 100, il se situe à « son niveau le plus bas depuis avril 2021 », souligne l'institut de la statistique. Certains secteurs tels le transport routier de marchandises (92) ou l'immobilier (86) sont nettement en dessous.

L'investissement revu en baisse

Dans l'industrie, l'indicateur se replie également (98) pour le cinquième mois consécutif : les prévisions de production pour les trois prochains mois sont jugées « moins favorables » alors que les intentions de commandes faiblissent. Les industriels s'attendent désormais à une légère diminution de leurs prix de vente. Dans le secteur manufacturier, « ils sont moins nombreux en octobre qu'en avril 2023 à estimer que leurs investissements seront en hausse en cette année », relève encore l'Insee.

Enfin, sans surprise, le climat se replie de 2 points dans le bâtiment tout en demeurant relativement haut (103). Les soldes d'opinion relatifs à l'activité, aux carnets de commandes et aux effectifs diminuent. S'agissant de leurs perspectives générales, les entrepreneurs du BTP sont même aussi sombres qu'en avril 2020 juste au moment du premier confinement lié au Covid.

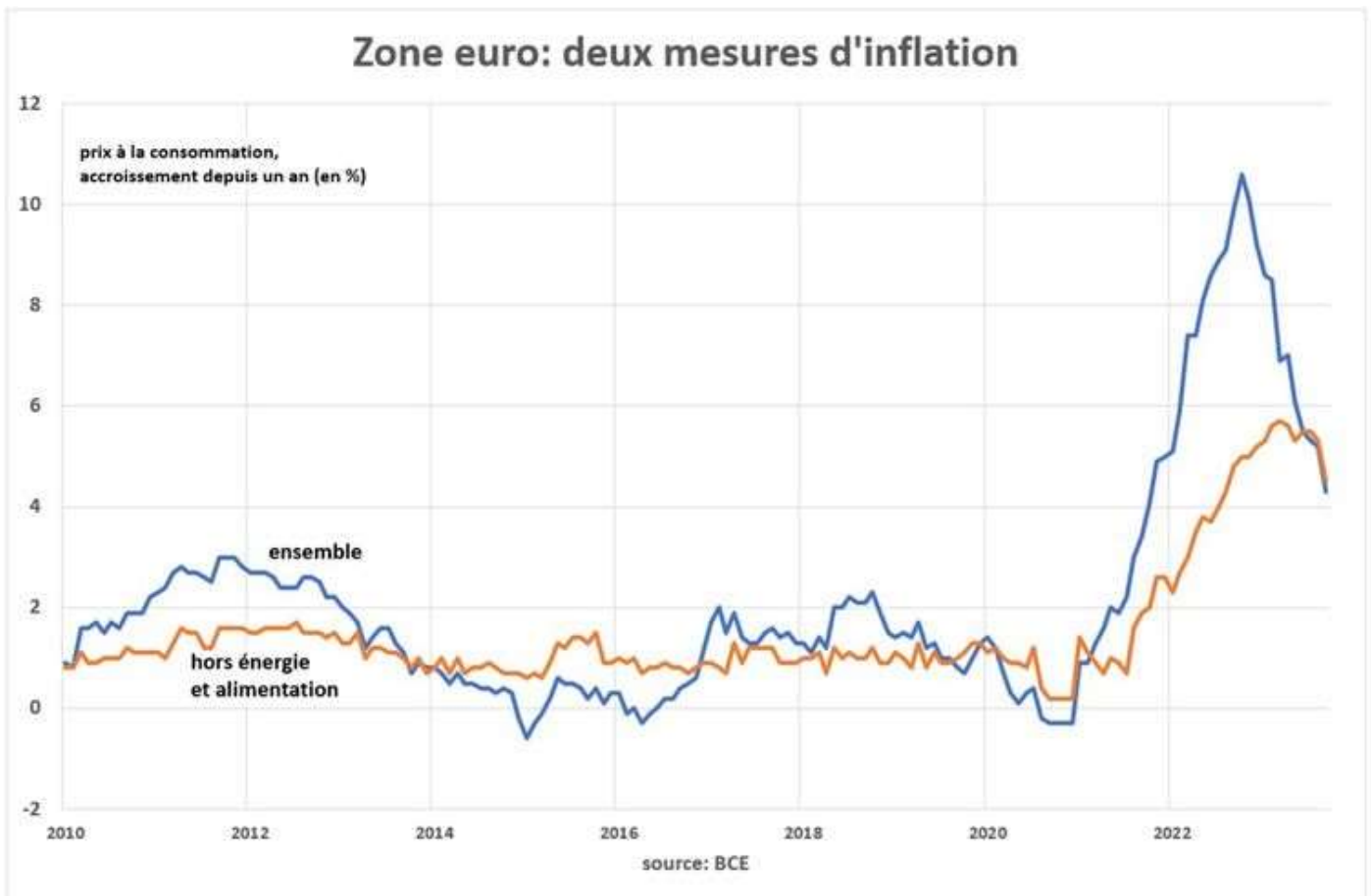
Malgré cette conjoncture morose, le climat de l'emploi, quoique en repli de 1 point à 104, n'envoie pas encore de véritable signe du retournement du marché du travail attendu par certains économistes. Ceux de l'Insee prévoient ainsi [un coup d'arrêt des créations d'emplois](#) au second semestre tandis que ceux de l'OFCE attendent les premières destructions de postes.

Croissance poussive

Le ralentissement de l'activité, lui, ne laisse en tout cas aucun doute : la croissance va rester poussive pendant de longs mois. Selon la plupart des instituts de conjoncture, la croissance française devrait osciller entre 0,1 % et 0,2 % pendant plusieurs trimestres encore. Le climat des affaires d'octobre confirme cette tendance.

Charlotte de Montpellier, économiste de ING y voit « une perte généralisée du dynamisme » de l'activité et « le signe que l'économie française risque de continuer à ralentir en fin d'année ». « La reprise en 2024 sera lente, plombée par un fort ralentissement économique mondial et une politique monétaire toujours très restrictive », prévient-elle.

L'économiste Véronique Riches-Florès est plus pessimiste encore. Pour elle, « incontestablement, il s'agit d'un signal récessif sur l'économie française, comme elle n'en a plus connu depuis la période Covid, écrit-elle dans une note. D'autant que l'enquête a été réalisée entre le 26 septembre et le 16 octobre, c'est-à-dire pour une bonne part avant la dégradation de la situation géopolitique », consécutive à l'attaque du Hamas.



[https://www.lesechos.fr/idees-debats/editos-analyses/pourquoi-linflation-risque-de-resister-1992071#utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=re_8h&utm_content=20231025&xtor=EPR-5000-\[20231025\]](https://www.lesechos.fr/idees-debats/editos-analyses/pourquoi-linflation-risque-de-resister-1992071#utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=re_8h&utm_content=20231025&xtor=EPR-5000-[20231025])

Le fort ralentissement de l'inflation ces derniers mois est en trompe-l'oeil. Il faudra encore un à deux ans pour amortir vraiment l'onde de choc sur les prix. Sauf en cas de récession.

« Si les banquiers centraux parlent de taux d'intérêt 'higher for longer' (plus élevés pour plus longtemps), c'est d'abord parce que l'inflation risque d'être 'longer'. » (Shutterstock)

Ouf ! Cette histoire d'inflation semble enfin se calmer. Dans la zone euro, la hausse des prix sur un an dépasse à peine 4 % alors qu'elle approchait 11 % à l'automne dernier. Aux Etats-Unis, la hausse est même au-dessous de 4 % après avoir culminé à près de 9 %. A ce rythme, l'inflation devrait vite revenir aux alentours de la cible des banquiers centraux, autour de 2 %.

Sauf qu'il ne faut pas se fier aux apparences. Le ralentissement vient surtout du retournement des prix de l'énergie, après la flambée engendrée par l'invasion de l'Ukraine par la Russie. Les fortes hausses du printemps et de l'été 2022 disparaissent désormais des indices calculés sur un an.

Défi aux banques centrales

Un autre indicateur, très suivi par les banques centrales, est moins rassurant : c'est la « core inflation », l'inflation sous-jacente comme on dit en français - il s'agit plus simplement du coeur de l'inflation.

Le freinage des prix est beaucoup moins marqué à l'aune de cet indice, dont sont exclus les produits aux prix fluctuants que sont l'énergie et l'alimentation. Dans les pays de l'euro, le coeur de l'inflation est seulement revenu de 5,7 % il y a six mois à 4,5 %. Aux Etats-Unis, il est passé de 6,6 % il y a un an à 4,1 %. L'inflation sous-jacente « s'est révélée plus persistante que prévu », constatent les économistes du FMI [dans leurs dernières prévisions](#) .

Cette résistance des prix pose un vrai défi aux banques centrales, qui avaient vainement passé une décennie à tenter de pousser les prix... à la hausse, vers la fameuse cible des 2 %. En particulier pour la Banque centrale européenne (BCE) qui a pour mission première la stabilité des prix.

Inflation de la pagaille

Les experts de la BCE ont eu le plus grand mal à voir que l'inflation était de retour. Pour l'année 2020, ils ont révisé chaque trimestre à la hausse leur prévision de hausse des prix, passée de 1 % en décembre 2020 à 2,6 % en décembre 2021. Depuis le choc du printemps 2022, ils ne cessent de reporter dans le temps le retour à un rythme voisin de 2 %, [désormais prévu en 2025](#) . Le FMI retient la même échéance pour le retour de l'inflation mondiale dans les clous.

Pour comprendre cette pression inflationniste, il faut rappeler l'enchaînement de ces dernières années. En 2020, le coronavirus et les confinements différents d'un pays à l'autre ont semé les germes d'une inflation de la pagaille, en désorganisant des chaînes de production très mondialisées et en provoquant une ruée sur les produits (alimentation, ordinateurs, bricolage...).

Salaires sur une pente de 4 %

En 2022, la guerre lancée par Moscou et le boycott des produits russes décrété en représailles par les pays occidentaux ont engendré une inflation des matières premières - la Russie étant le premier exportateur mondial de pétrole et de blé l'année précédente. Dans les secteurs les plus exposés à ce renchérissement, beaucoup d'entreprises en ont [profité pour arrondir leurs profits](#) .

De manière prévisible, c'est désormais [l'inflation par les salaires qui prend le relais](#) . Dans la zone euro, ils sont à présent sur une pente annuelle de progression de plus de 4 %. Avec un chômage au plus bas depuis des décennies, les salariés sont en meilleure posture pour obtenir des augmentations.

Ces augmentations sont utiles. Sans enclencher de spirale explosive, elles limitent l'appauvrissement et le risque d'une chute brutale de la consommation qui aurait des effets désastreux sur l'activité. Mais elles accroissent mécaniquement les coûts des entreprises.



Concurrence moins vive

Dans l'industrie, les salaires jouent un rôle moins important dans la détermination des prix que le coût des achats, à commencer par ceux des matières premières. L'accalmie de ces derniers mois devrait donc se poursuivre, sauf nouvelle flambée des prix de l'énergie sur fond de tensions au Proche-Orient. D'autres facteurs contribuent à la détente : demande moins tonique, circuits d'approvisionnements rétablis, concurrence renforcée.

Il en va autrement dans les services. Ici, ce sont les salaires qui mènent la danse des prix, et la concurrence est souvent moins vive que pour les produits industriels. Les entreprises vont donc relever leurs tarifs, au fur et à mesure que leurs coûts augmenteront.

Pression toujours forte

Une fois encore, le mouvement n'est pas explosif. Les entreprises n'ont pas à faire passer des hausses de plus en plus fortes pour préserver leurs marges. Mais, à part en cas de récession, il y aura, dans les mois, dans les trimestres à venir, des augmentations de salaires assez marquées pour empêcher un recul brutal de l'inflation dans les services - qui font la moitié de l'indice des prix.

Le scénario aurait été différent si la hausse des prix avait connu un pic temporaire. Mais après deux ans à plus de 3 % dans la zone euro, la pression va rester forte. D'autres facteurs vont dans le même sens : déclin de la population active (Europe et Chine), relocalisations, transition énergétique. Si les banquiers centraux parlent de taux d'intérêt « higher for longer » (plus élevés pour plus longtemps), c'est d'abord parce que l'inflation risque d'être « longer ».

Les Echos

Compétitivité : l'usine France remonte la pente

[https://www.lesechos.fr/industrie-services/industrie-lourde/competitivite-lusine-france-remonte-la-pente-1982337#utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=sr_industrie&utm_content=20230928&xtor=EPR-6065-\[20230928\]](https://www.lesechos.fr/industrie-services/industrie-lourde/competitivite-lusine-france-remonte-la-pente-1982337#utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=sr_industrie&utm_content=20230928&xtor=EPR-6065-[20230928])



L'inflation des coûts du travail plus rapide dans de nombreux pays a redonné des marges de compétitivité aux industriels français, selon le BCG. La nouvelle géographie mondiale des coûts et la réorganisation des circuits d'approvisionnement due aux crises des dernières années bouleversent les rapports de force industriels.

La géographie de l'industrie mondiale a subi en quatre ans des mouvements tectoniques massifs. Et la France fait partie des gagnants. Dans une étude présentée aux « Echos », le Boston Consulting Group (BCG) a reconstitué les effets des tremblements de terre subis depuis la pandémie, les guerres commerciales, le conflit en Ukraine, etc.

La secousse la plus forte provient de la divergence du coût du travail. En retraitant l'inflation des salaires avec l'évolution de la productivité industrielle, les consultants ont mesuré un net décrochage de la Chine qui a encaissé un renchérissement de 24 % de sa main-d'oeuvre, contre 21 % aux Etats-Unis.

Gros perdant également, l'Allemagne a dévissé en queue de peloton mondial à cause de la forte revalorisation de son salaire minimum il y a un an. En comparaison avec la France qui a, par ailleurs, connu une inflation salariale plus faible, le coût salarial allemand est 20 % plus élevé, à peine compensé par 7 % de gain en productivité, soit un écart net de 13 %.

En ajoutant d'autres coûts comme l'énergie, la compétitivité des usines hexagonales a pris la place qu'occupait justement l'Allemagne en 2018 au sein de l'Europe de l'Ouest, c'est-à-dire devant l'Italie, la Suisse, les pays nordiques et la Belgique. « 75 % de l'écart avec l'Allemagne vient des coûts du travail, l'avantage du mix énergétique de la France ne joue qu'à 25 %. La crise de l'énergie de 2022 lorsque l'Hexagone a dû importer de l'électricité a d'ailleurs temporairement resserré l'écart », enfonce Olivier Scalabre, directeur général du BCG France.

Plan usine du futur

L'expert explique aussi l'amélioration des usines françaises par le gros effort de modernisation entrepris depuis 2018. Des investissements importants dans les technologies de l'usine du futur (robotique, numérisation, etc.) avaient été lancés à cette date par un quart des PME et des ETI. Le plan de relance a intensifié ces gains de productivité en consacrant 30 % de son budget de 100 milliards d'euros à l'usine du futur. « La France fait partie de ceux qui ont le plus dépensé », affirme-t-il.

Cette tectonique des coûts de production va de pair avec de nouvelles stratégies d'approvisionnement des entreprises, en perpétuelle recherche d'économies. Le cabinet a sondé les PDG américains : ils sont 90 % à déclarer avoir déplacé une partie de leur production ces cinq dernières années.

Ces mouvements ne sont pas uniquement motivés par des questions de coûts : dans le sillage turbulent des vagues de pénuries provoquées par la pandémie, les entreprises ont raccourci leurs chaînes d'approvisionnement pour les rendre plus résilientes. Le Maroc et la Turquie ont ainsi gagné en attractivité pour l'Europe. Mais les acteurs ont aussi diversifié leurs sources. D'après les déclarations des groupes américains, ils sont prêts à sacrifier jusqu'à 2 % de marges brutes pour fiabiliser leurs approvisionnements.

L'Asie du Sud-Est profite à plein de ce Tetris industriel mondial.



Les Etats-Unis ont augmenté de 65 % leurs importations venant de cette zone quand la Chine perdait 10 % de ses volumes. Dans l'électronique grand public, les achats américains venant d'Asie du Sud-Est ont bondi de 124 %. Le Mexique, l'Inde et l'Union européenne profitent aussi de ces relocalisations particulièrement adaptées aux usines d'assemblage ou aux unités de production de biens de grande consommation.

Ces dernières restent néanmoins limitées pour les industries très intensives en capital, comme la microélectronique, où l'écosystème qui s'organise autour d'usines clés est moins facile à déplacer. Dans ce domaine, il s'est surtout produit un changement de fournisseurs dans la même région. La Chine a ainsi perdu presque un tiers de ses ventes quand ses concurrents du Sud-Est asiatique ont dopé les leurs de 22 %.

Cette nouvelle donne industrielle représente pour les acteurs une opportunité quelle que soit leur implantation car il n'existe pas une combinaison gagnante unique. Selon leurs structures de coûts et leurs priorités, les industriels doivent faire différents choix, souligne le BCG. En réalité, « nous assistons à une régionalisation des échanges dans une dizaine de plaques géographiques. Le commerce international progressera de 2,3 % par an jusqu'en 2031, soit moins que la hausse de 2,5 % prévue pour la croissance économique mondiale sur la même période », souligne Olivier Scalabre.

Les coûts au débarquement pour les marchandises expédiées vers les États-Unis, par région

En points, indexé au coût aux États-Unis



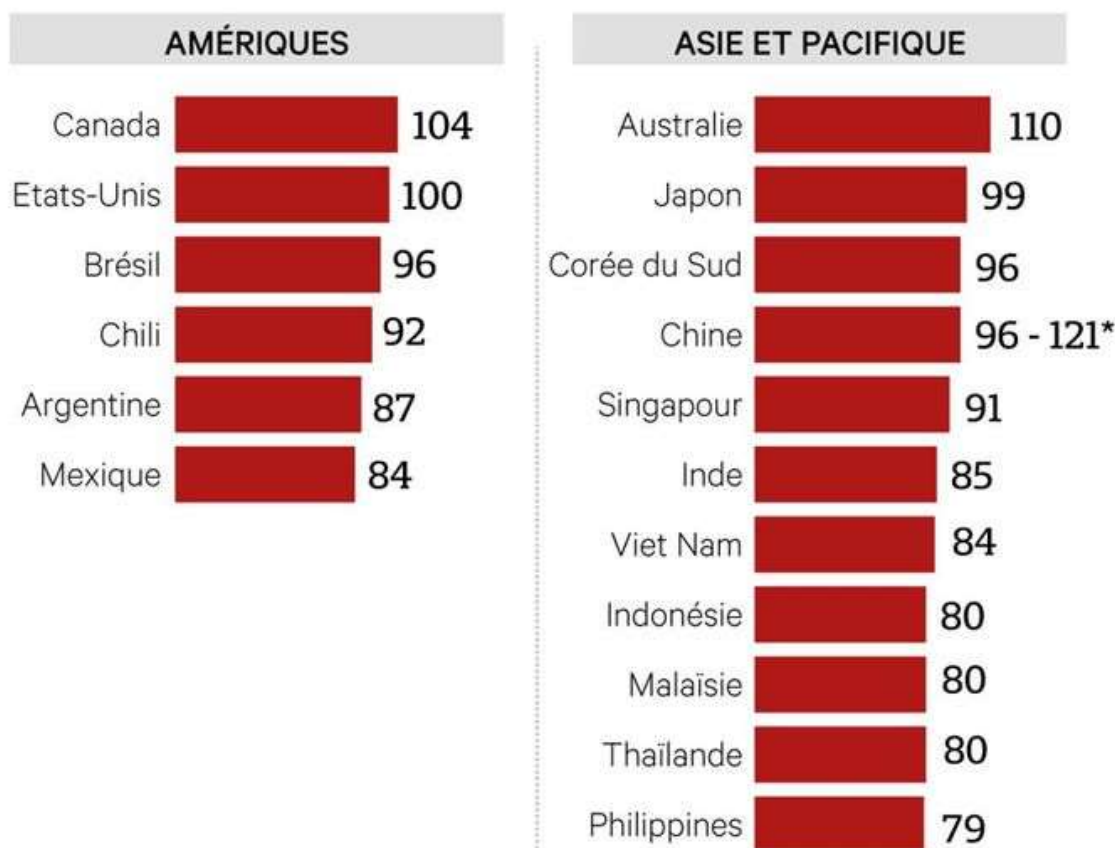
SOURCE : BCG

relocaliser une partie de leur production dans les cinq ans à venir. Si l'usine France a trouvé de bonnes cartes à jouer dans ce nouveau paysage, rien n'est gagné pour autant d'ici à la fin de la décennie. Olivier Scalabre estime que l'industrie verte dessinera la prochaine vague 2024-2025 des investissements.

Dans ce domaine, l'Europe pourrait à nouveau perdre du terrain face aux efforts massifs de la Chine et au plan américain d'incitations fiscales IRA. L'Agence internationale de l'énergie vient d'ailleurs de tirer la sonnette d'alarme sur le [contrôle imminent par Pékin](#) de la moitié de la capacité installée d'électrolyseurs produisant de l'hydrogène bas carbone dans le monde.

Les coûts au débarquement pour les marchandises expédiées vers les États-Unis, par région

En points, indexé au coût aux États-Unis



*Droits de douane supplémentaires imposés sur certains produits

SOURCE : BCG

LesEchos Des premiers signes positifs de la baisse des impôts de production

https://www.lesechos.fr/economie-france/budget-fiscalite/des-premiers-signes-positifs-de-la-baisse-des-impots-de-production-1979622#utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=nl_presid&utm_content=20230919&xor=EPR-6035-I20230919

La suppression de plus de 10 milliards d'euros d'impôts de production, décidée en 2020, a déjà des effets bénéfiques sur l'investissement industriel, assure une étude de l'institut Rexecode publiée ce mardi.



La baisse des impôts de production décidée en 2020 a largement bénéficié aux entreprises industrielles de taille intermédiaire. (Mourad Allili/SIPA)

La baisse des impôts de production menée par le gouvernement depuis trois ans marche ; il faut la poursuivre et l'accélérer. C'est le message très direct qui ressort d'une étude de l'institut Rexecode, proche des milieux patronaux, pour le Mouvement des entreprises de taille intermédiaire (Meti), publiée ce mardi.

Ce [document](#) souligne la baisse importante des impôts de production depuis 2021. Le gouvernement a tiré un trait sur 10,6 milliards d'euros de recettes annuelles – à travers une baisse de la cotisation foncière des entreprises (1,5 milliard d'euros), de la taxe foncière sur les propriétés bâties (1,8 milliard) et la division par deux de la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises (7,3 milliards). Le solde de cette dernière devait être supprimé en 2023 et 2024, amenant la valeur du geste fiscal proche de 20 milliards d'euros, même si [le gouvernement a récemment décidé d'étaler cette disparition](#) – toujours promise d'ici à la fin du quinquennat.

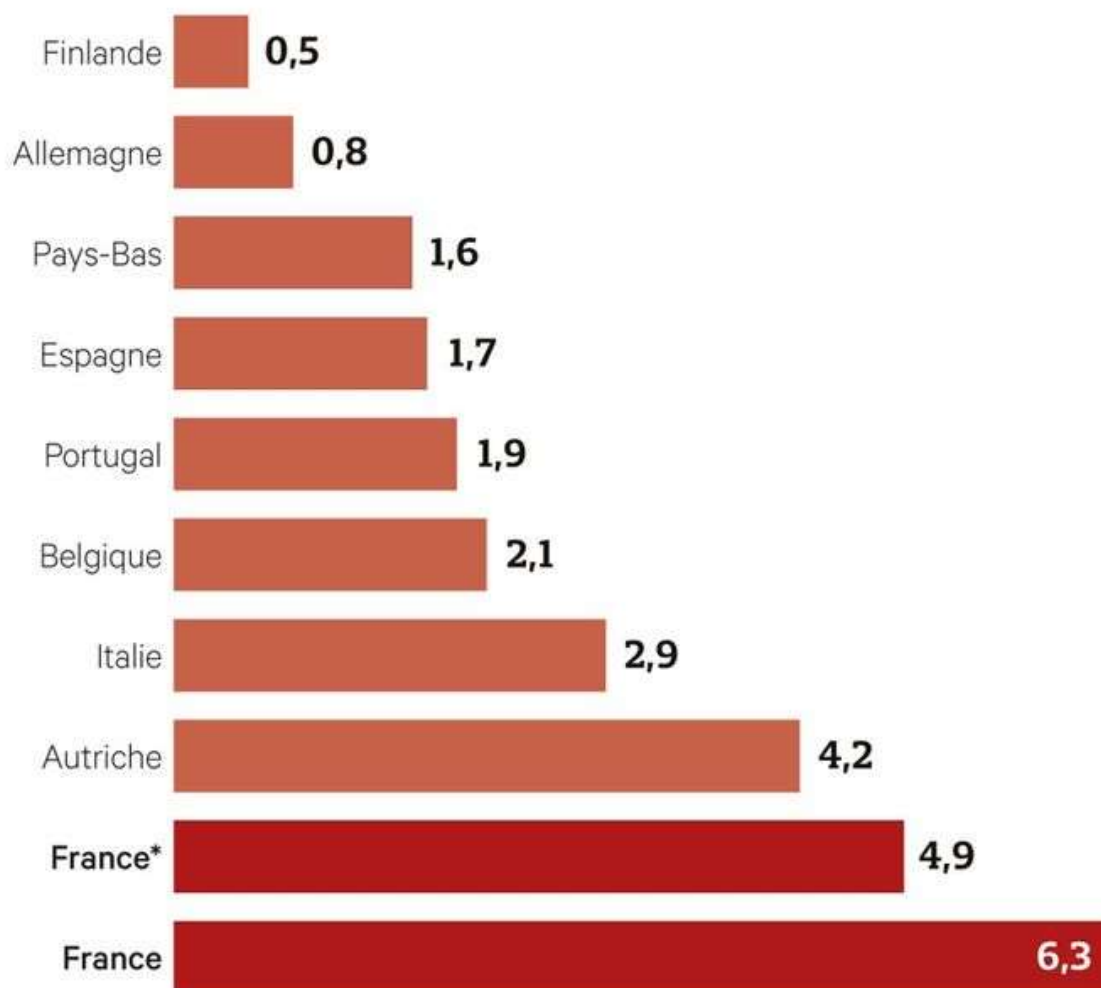
La réindustrialisation en marche

Les impôts de production pesant sur les entreprises françaises ont certes augmenté entre 2019 et 2022 de 1,9 %, selon l'étude de Rexecode. Mais rapportés à la valeur ajoutée, ils ont reculé de 0,4 point – passant de 6,3 % à 5,9 %.

La disparition graduelle d'ici à 2027 de la CVAE devrait encore contribuer à réduire ce ratio de 0,6 point. « Les arbitrages en notre sens ont été bons et les effets très positifs », se félicite Frédéric Coirier, le patron du fabricant de cheminées Poujoulat et coprésident du Meti.

Poids des impôts de production

En % de la valeur ajoutée des entreprises en 2019
(champ des sociétés non financières et financières)



*Après baisses d'impôts de production de 2021 et suppression complète de la CVAE.

SOURCE : REXECODE

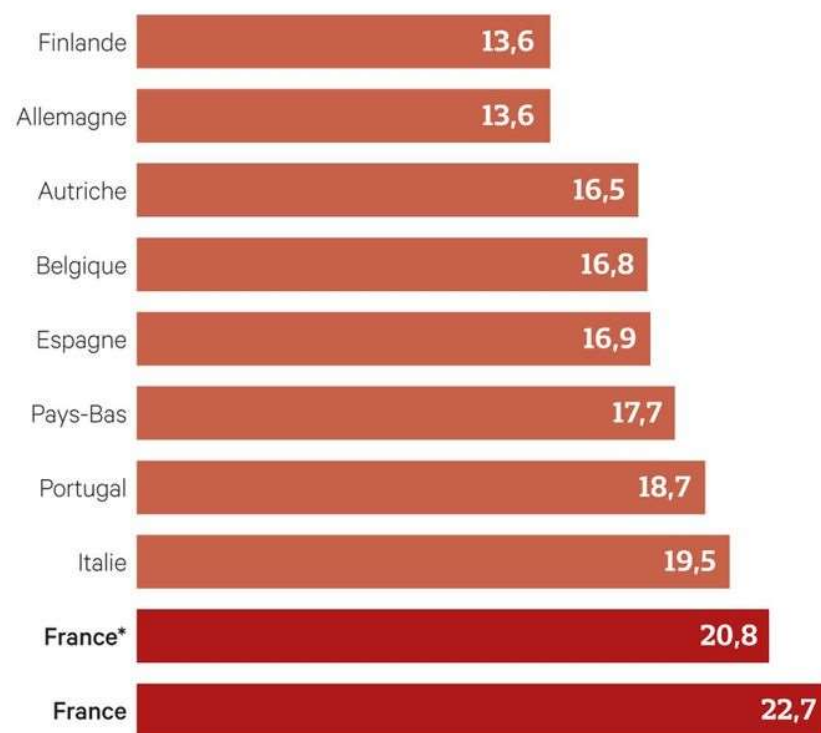
Des effets macroéconomiques sont attendus à long terme, notamment avec une hausse de 0,6 point de PIB d'ici à 2030, selon Rexecode. Mais sans attendre aussi longtemps, les marges regagnées ont déjà permis d'investir dans l'outil productif français, qui ne cessait de se dégrader depuis des décennies. « Entre 2000 et 2016, le nombre d'entreprises industrielles a été divisé par deux en France quand il est resté stable en France », souligne Denis Ferrand, directeur général de Rexecode.

La tendance s'est inversée. [Les projets d'investissements étrangers](#) progressent nettement en France depuis 2020, alors qu'ils reculent en France ou au France. De nouvelles usines sortent de terre et, surtout, les fermetures de sites se raréfient. « Il y a de gros investissements – en dizaines de millions d'euros – chez LSDH, Armor, Upsa... pointe Frédéric Coirier. On ne voyait plus d'investissements de cette taille. C'est révélateur d'une dynamique. »

Un différentiel européen marqué

Poids des prélèvements obligatoires

En % de la valeur ajoutée des entreprises en 2019
(champ des sociétés non financières et financières)



*Après baisses d'impôts après 2019 (IS, impôts de production, suppression complète de la CVAE).

SOURCE : REXECODE



Malgré ces bons résultats, les entreprises tricolores restent désavantagées en Europe, selon Rexecode. La prégnance des impôts de production est un marqueur français. « La moyenne européenne tourne autour de 2 % de la valeur ajoutée. En France, c'est 3 points de plus, résume Frédéric Coirier. Pour une ETI française, cela représente des millions d'euros par an, qui pèsent sur ses capacités d'investissement et sa compétitivité. »

S'appuyant sur l'étude de Rexecode, les entreprises du Meti martèlent que la France fait un retour sur investissement positif, rapide et significatif, en baissant les impôts de production. Ils regrettent donc le choix du

gouvernement de reporter après 2024 la suppression totale de la CVAE et appellent à poursuivre le mouvement amorcé en 2020. « Plus vite le gouvernement alignera les impôts de production français sur le niveau moyen européen, plus vite il aura des résultats économiques », résume Frédéric Coirier.





https://www.lesechos.fr/idees-debats/cercle/opinion-letonnant-paradoxe-de-la-reindustrialisation-francaise-1978083#utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=idees2_cercle&utm_content=20230920&xor=EPR-6050-20230920

Alors que la France forme des dizaines de milliers de jeunes à des métiers industriels chaque année, le pays manque cruellement de compétences pour poursuivre son objectif de réindustrialisation, souligne Olivier Lluansi.

« Pour deux jeunes formés aux métiers industriels, un seul exercera un métier industriel. » (Geoffroy VAN DER HASSELT/AFP)

Si un mouvement de [réindustrialisation a émergé](#) dans notre pays, ce dernier reste fragile. La France a créé 90.000 emplois industriels, dont 60.000 manufacturiers, entre 2017 et 2022 : à ce rythme et compte tenu de l'ampleur de la désindustrialisation des années passées, la part de population active travaillant dans l'industrie passerait d'ici à 2070 à 14 %, encore loin des 16 % de la moyenne actuelle de l'UE.

Notre potentiel de réindustrialisation est pourtant considérable. Cependant il est bridé par [une pénurie généralisée de compétences](#). Le nombre d'emplois industriels vacants a été multiplié par trois entre 2017 et 2022, pour atteindre environ 60.000, le manque à gagner annuel représente 4,8 milliards d'euros de valeur ajoutée.

Selon les différents scénarios de réindustrialisation, les recrutements de profils de métiers industriels varieront entre 90.000 et 110.000 par an sur la période 2019-2030. Or, notre [appareil de formation](#) serait en mesure de répondre à ce besoin : 125.000 jeunes sont formés chaque année aux métiers industriels.

1 jeune sur 2 échappe à la filière

Cet étonnant paradoxe entre un besoin devenu aigu, un appareil de formation à la volumétrie correcte et une carence généralisée de profils aux compétences industrielles, s'explique par un taux d'« évaporation » très significatif. Ce terme désigne la proportion de « jeunes débutants » qui ne s'inséreront pas sur le marché de l'emploi ou du moins pas dans des métiers industriels correspondant à leur formation.

Premièrement, au moins un tiers de ces jeunes diplômés de formations industrielles sortent des processus de recrutement ou retournent en formation. Deuxièmement, une partie très significative des jeunes formés aux métiers industriels et s'insérant sur le marché de l'emploi ne le font pas sur des métiers industriels.

La fraction de ceux qui prennent un emploi dans des secteurs ayant manifestement peu à voir avec l'industrie et ses métiers varie de 8 % à 46 %, selon les formations.

Causes incertaines

Plusieurs études convergent, le taux d'« évaporation » est de l'ordre de la moitié. Dit autrement, pour deux jeunes formés aux métiers industriels, un seul exercera un métier industriel. Ce très faible rendement de notre formation aux métiers industriels interroge, d'abord en termes de gaspillage de moyens publics, et plus encore pour la confiance que les jeunes peuvent avoir en notre système formation-premier emploi.

Faute d'un accès ouvert aux données, les causes exactes de cette « évaporation » et même son niveau précis sont difficiles à établir. Nous pouvons néanmoins esquisser des pistes de réflexion.

Organisation en silos

Une réduction progressive de l'appareil de formation a accompagné notre désindustrialisation, elle a eu pour conséquence d'éloigner les lieux de formation du domicile des publics formés. Pire, l'appareil de formation a été restructuré tout en conservant une organisation en silos, par public et donc en mutualisant très faiblement les plateaux techniques de formation.

Cet élargissement des périmètres de recrutement des personnes à former, par typologie de public, a contredit une double réalité sociologique structurelle : la faible mobilité des Français et l'ancrage territorial des PME et des ETI et donc des besoins.

Stratégie de territoire

Aussi, nous recommandons une territorialisation des outils de formation et la mutualisation à grande échelle des plateaux techniques qui s'adresseraient ainsi à tous les parcours afin de privilégier la proximité domicile-formation-emploi.

Il s'agirait de passer d'une logique par public (apprentis, jeunes ou seniors) qui a structuré historiquement nos politiques de formation et d'emploi à une stratégie de territoire. Cette proposition s'inspire d'exemples observés dans nos territoires, comme la Fab'Academy en Pays de la Loire.

Les annonces gouvernementales pour accélérer la réindustrialisation et augmenter le nombre de places de formation sont d'excellentes nouvelles. Mais in fine, quel en sera l'impact sur la réduction des emplois industriels non pourvus ? Ce taux d'évaporation est le symptôme d'un échec collectif face auquel il existe pourtant des solutions : des Etats généraux sur la formation et l'orientation aux métiers industriels permettraient de poser un diagnostic partagé, en réunissant toutes les volontés en soutien de notre renaissance industrielle.

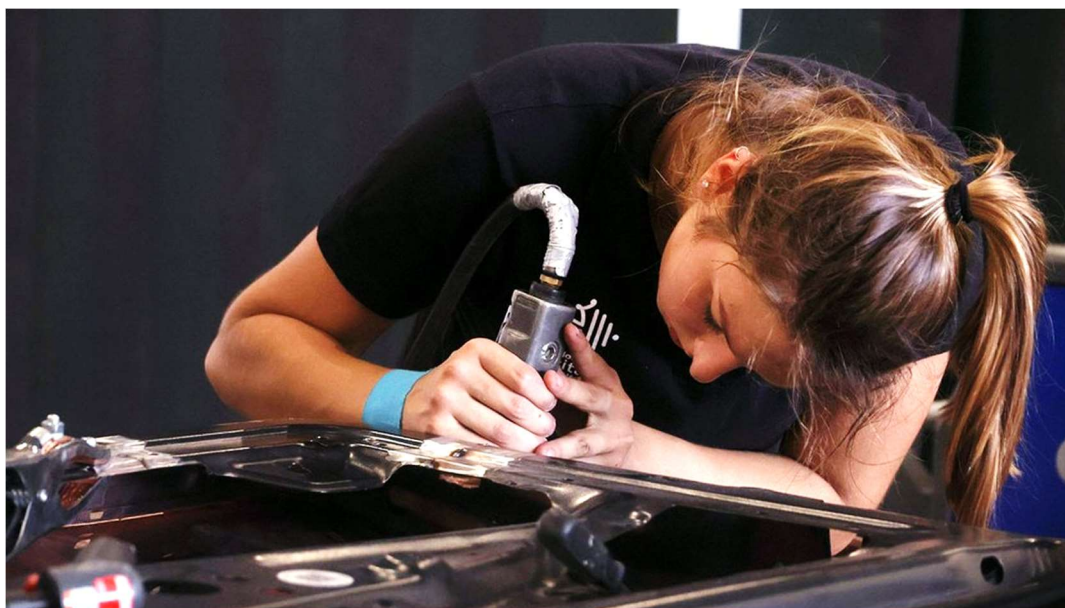
Olivier Luansi est membre du conseil d'orientation de la Fabrique de l'industrie.



Mobilisation générale pour résoudre la pénurie de main-d'oeuvre dans l'industrie

[https://www.lesechos.fr/industrie-services/industrie-lourde/mobilisation-generale-pour-resoudre-la-penurie-de-main-doeuvre-dans-lindustrie-1978925#utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=idees2_edito&utm_content=20230918&xtor=EPR-6060-\[20230918](https://www.lesechos.fr/industrie-services/industrie-lourde/mobilisation-generale-pour-resoudre-la-penurie-de-main-doeuvre-dans-lindustrie-1978925#utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=idees2_edito&utm_content=20230918&xtor=EPR-6060-[20230918)

Alors que 60.000 postes sont déjà vacants dans l'industrie, le manque de popularité du secteur auprès des jeunes générations menace les ambitions de réindustrialisation du gouvernement français. Le ministre de l'Industrie, Roland Lescure, veut changer la donne.



Plus de 200 jeunes champions régionaux dans une vingtaine de métiers industriels se sont affrontés durant trois jours sous le regard du public d'Eurexpo pour figurer sur le podium national. (PhotoPQR/Le Progrès/MaxPPP)

C'est l'attraction du jour pour les milliers de jeunes venus vendredi dans des cars scolaires affrétés par les rectorats de la région lyonnaise au [salon des métiers WorldSkills France](#), qui s'est tenu à Eurexpo du 14 au 16 septembre. Le ministre de l'Industrie Roland Lescure est sur place : les manches retroussées, il arpente avec gourmandise les allées du hall 4 où 200 mètres carrés sont consacrés à la découverte des métiers industriels. « C'est quoi l'industrie ? » demande-t-il aux adolescents qu'il interpelle sur son chemin.

A l'excitation provoquée par la « coolitude » de ce ministre qui multiplie les « checks » et les selfies avec eux et leurs enseignants, succède un silence embarrassé. Roland Lescure ne se démonte pas, visiblement habitué à ce que les connaissances des jeunes se limitent aux métiers de service. Il enchaîne : « L'industrie, c'est tout ce qui fabrique quelque chose. Cela peut être ton tee-shirt, tes baskets, une voiture ou un avion. Le maillot de l'équipe de France de rugby est fabriqué en France », souligne-t-il.

Un manque de notoriété préoccupant

Ce manque de notoriété du secteur auprès des jeunes est un véritable défi au regard de l'ambition du gouvernement de réindustrialiser la France. Le pays a créé 90.000 emplois industriels entre 2017 et 2022, selon une note de la Fabrique de l'industrie signée par Guillaume Basset et Olivier Lluansi, anciens délégués aux Territoires d'industrie. Mais le nombre de postes vacants dans l'industrie a été multiplié par trois pour atteindre 60.000 au cours de la même période.

Selon une enquête de Bpifrance publiée en juin, 62 % des patrons de PME et ETI interrogés déclarent rencontrer des difficultés de recrutement. Et ce n'est que le début, à en croire Guillaume Basset et Olivier Lluansi, car il faudrait, selon leurs calculs, intégrer 110.000 nouvelles recrues par an en moyenne jusqu'en 2035 pour satisfaire les ambitions industrielles du gouvernement. « D'ici dix ans, nous aurons besoin d'environ 1,3 million de personnes dans l'industrie », a confirmé Roland Lescure sur France Info mardi dernier.

Une carrière assurée

« Ça paie bien l'industrie ? » demande de but en blanc un collégien intrigué par les propos de Roland Lescure. « Tu peux gagner 3.000 euros par mois et bien plus parce qu'on a besoin de ces métiers dans la durée », assure le ministre en super VRP du secteur. A ses côtés, Sébastien Guittel, sacré champion du monde de contrôle industriel à la compétition organisée par WorldSkills en 2007, confirme qu'une carrière dans l'industrie ne s'arrête pas au bac pro.

La médaille d'or qu'il arbore fièrement lui a permis de rencontrer le patron de Schneider Electric et d'y décrocher un CDI. Il a par la suite repris ses études pour devenir ingénieur. « En France, la rémunération va de pair avec le diplôme et j'ai multiplié par deux mon salaire pour le même emploi », explique Sébastien Guittel aux « Echos ».

On a besoin de vous les filles. Vous n'occupez encore que 30 % des emplois dans l'industrie, il y a des places à prendre !

Roland Lescure Ministre de l'Industrie

Un peu plus loin, Roland Lescure s'attelle au montage chronométré d'un petit robot connecté aux côtés de sept collégiennes concentrées. « Je pensais plutôt à la pédiatrie, mais maintenant, je me dis pourquoi pas la robotique », confie Nouryatou, 14 ans, en vissant sa pièce. « C'est super, on a besoin de vous les filles. Vous n'occupez encore que 30 % des emplois dans l'industrie, il y a des places à prendre ! », encourage le ministre qui fait feu de tout bois.

60.000 postes vacants

Il rejoint ainsi les patrons de la trentaine de fédérations de France Industrie dont OPCO 2i, l'organisation de promotion de l'emploi et la formation, a organisé et financé le pavillon consacré à l'industrie. « Sans vous, rien ne serait possible ! » remercie le ministre sous les applaudissements. L'énergie qu'il déploie pour mobiliser l'ensemble des acteurs, au risque d'épuiser la poignée de membres de son cabinet l'accompagnant, illustre l'urgence que représente la revalorisation de la filière industrielle.



Certains professionnels sont en effet déjà devenus des perles rares : « Nous avons besoin chaque année de 5.000 chaudronniers et autant de tuyauteurs et soudeurs alors que nous en formons moitié moins. C'est sans compter les besoins de la filière nucléaire qui vont aller croissant », indique ainsi Yolande Bufquin, secrétaire générale du Syndicat national de la chaudronnerie et tuyauterie (SNCT), tandis que Roland Lescure s'essaie à la soudure.

Un « Top chef » de l'industrie

Le salon WorldSkills France arrive à point nommé. Les multiples expositions d'objets industriels et ateliers ludiques, du soufflage du verre pour fabriquer une boule de Noël à la conduite d'une mini-pelleteuse électrique pour pêcher des canards en plastique, sont l'occasion d'aiguiser l'intérêt des jeunes. L'industrie est encore marquée par la profonde cicatrice laissée par les fermetures d'usines qui ont, au cours des années 1970, entraîné le déclassement des grands-parents d'une partie de la nouvelle génération.

Avec leurs épreuves techniques chronométrées, les compétitions qui ont opposé durant trois jours 785 jeunes de moins de 23 ans venus de toute la France, dont 213 sur une vingtaine de métiers industriels, avaient un petit air de « Top Chef » de l'industrie. « C'est une aventure humaine qui donne confiance, on dépasse nos limites », s'enthousiasme Audric, 20 ans, technicien automobile en dernière année de BTS qui participait aux épreuves.

Roland Lescure compte surfer sur cette théâtralisation en invitant à Bercy les quelque 60 champions du concours lors de la semaine de l'industrie fin novembre. Ils représenteront les couleurs de la France dans un an lors des compétitions mondiales WorldSkills qui se tiendront à Lyon, dans la foulée des Jeux Olympiques. Un timing porteur pour susciter des vocations.

Les Echos

Jeunes générations, choisissez l'aventure industrielle

<https://www.lesechos.fr/idees-debats/editos-analyses/jeunes-generations-choisissez-laventure-industrielle-1582708> / Par [Laurent Champaney](#) (Directeur général de l'Ecole Nationale Supérieure des Arts et Métiers)

Les jeunes diplômés d'écoles publiques qui souhaitent la désindustrialisation n'ont-ils pas oublié qu'une grande partie de la population, moins éduquée et moins aisée qu'eux, dépend des capacités de l'industrie pour assurer sa subsistance. Certes, il y a eu des abus. Mais seule l'aventure industrielle sauvera la planète...

Les cérémonies de [remises de diplômes dans les grandes écoles d'ingénieurs](#) ont été des occasions d'expressions variées des points de vue des jeunes sur leur avenir et sur la place des ingénieurs dans la société. Si certains ont affirmé leurs souhaits d'engagement, d'autres ont exprimé l'idée que l'industrie et ses innovations techniques ne sont pas des solutions durables pour l'humanité. Ils les accusent même d'être des outils purement en faveur du capitalisme...



Ces jeunes diplômés d'écoles publiques, qui expriment des attentes de décroissance et [de désindustrialisation](#), semblent avoir oublié qu'une grande partie de la population, sans doute moins éduquée et moins aisée qu'eux, dépend très fortement des capacités de l'industrie à assurer leur subsistance !

En effet, il faut se souvenir que l'industrie a d'abord été créée pour servir la société et répondre aux nombreux besoins des êtres humains : se nourrir, se loger, se soigner, se déplacer, se divertir... On parle ici de l'industrie au sens très large du terme : production de biens et de services avec un débit et une qualité maîtrisée. L'hôpital est une industrie, le cinéma est une industrie... Les capacités industrielles ont grandi avec les besoins de la société et ses souhaits de prospérité. Il est facile de critiquer la production de masse et de prôner l'artisanat local et les circuits courts. Mais répondront-ils suffisamment aux besoins des plus démunis et des plus fragiles socialement ?

Face aux dérives, les critiques de ces jeunes sont légitimes

Il ne faut cependant pas se voiler la face : les critiques de ces jeunes envers le système industriel en place sont légitimes. Des dérives sont observées et certains groupes ont sans doute délaissé la qualité et le respect de l'environnement et des personnes au profit des bénéfices des actionnaires. Les innovations technologiques ont parfois été utilisées en faveur du profit plutôt que de la soutenabilité environnementale. L'industrie a clairement besoin de réformes profondes de l'intérieur. Ses dirigeants en sont pleinement conscients et [les plans de transformation sont souvent écrits](#).

Cependant, les exigences toujours plus grandes de l'humanité en matière de qualité, de sécurité et de santé ont rendu très complexes les technologies et les organisations des systèmes industriels. Pour le moment, la société ne semble pas accepter que les mutations industrielles en faveur de la protection de l'environnement se fassent au détriment de la qualité de la réponse à ses besoins. Le verdissement de l'industrie est donc un travail ambitieux et compliqué dont il faut accélérer fortement la cadence car il aura assurément un impact fort sur la planète.

Il faut très vite verdir et responsabiliser l'industrie

Alors, plus que des bons conseils et des critiques, il faut des acteurs de terrain pour « faire » les mutations impactantes et les solutions durables. Mais les entreprises industrielles se désespèrent de ne pas trouver de jeunes ingénieurs aux convictions environnementales fortes qui veulent s'engager sur les sites de production pour changer les process et les organisations de l'intérieur.

Face à l'urgence climatique, il faut très vite verdir et responsabiliser l'industrie pour la ramener à un outil au service de la société et respectueux des femmes, des hommes et de leur environnement. Les ambitions sont là, les challenges sont nombreux et les risques d'échec sont forts. N'est-ce pas une aventure sans pareil qui pourrait passionner les jeunes générations en quête de sens qui veulent sauver la planète ? Une véritable aventure industrielle !



<https://www.lesechos.fr/idees-debats/editos-analyses/incarner-lindustrie-1946005>

Les milieux industriels sont très peu présents dans les médias audiovisuels et quasi absents des réseaux sociaux, où s'informent les jeunes générations. Ce déficit d'incarnation explique en partie, selon Laurent Champaney, le peu d'attractivité de ces métiers.



On en parle beaucoup mais on ne la voit jamais : l'industrie ! Même si le mot est dans tous les débats du moment autour des annonces de l'Etat en faveur de la réindustrialisation du pays et d'une « industrie verte », il existe un grand flou quant à ce que couvre effectivement ce terme.

Qui sait réellement quel est le périmètre des entreprises industrielles ? Pour certains, il se limite au domaine des usines de production manufacturière, perçues comme peu respectueuses des femmes, des hommes et de leur environnement. Pour d'autres, il va jusqu'à la production de produits bio, de contenus culturels ou de services de santé. Des domaines bien plus « nobles » qui n'entendent pas forcément être associés aux premiers... Il manque clairement une fierté française autour de la notion d'industrie, qui permettrait à tous de se rassembler derrière l'Etat sur les enjeux de l'industrie verte. La méconnaissance est sans doute la cause de ce manque handicapant pour le pays.

Faire l'effort de s'y intéresser

On identifie sans cesse des viviers gigantesques d'emplois industriels qui pourraient donner des perspectives professionnelles passionnantes. On se désespère du manque d'attractivité de l'industrie auprès des jeunes, surtout des jeunes femmes. Mais comment ces jeunes peuvent-ils découvrir la réalité de ses métiers, la technicité de ses outils, la passion de ses acteurs... ? Quand ont-ils la possibilité de s'y projeter ?

Nous consommons tous des produits et des services conçus et réalisés par l'industrie, en fermant les yeux sur leurs lieux et modes de production. L'industrie est la grande absente des médias visuels et des thèmes des influenceurs. Les héros modernes, ceux qui vivent des aventures réelles et sentimentales, ne travaillent apparemment pas dans l'industrie... Il n'est pas possible de voir l'industrie en marche sans faire l'effort de s'y intéresser, ni sans s'y déplacer .

Des contraintes légitimes

La complexité des processus industriels, la rigueur des normes de sécurité en usine et la sévérité des normes sanitaires dans les domaines de l'alimentation ou de la santé rendent difficile, voire impossible, la visite des centres névralgiques des entreprises industrielles, où on pourrait pourtant apprécier la beauté des organisations industrielles qui délivrent en continu des biens et des services avec un débit et une qualité maîtrisés. Ces contraintes légitimes rendent quasi impossible un stage très court de 3^e en milieu industriel. Il devient très rare que des groupes de collégiens, lycéens ou étudiants [puissent visiter des entreprises afin de s'y projeter.](#)

Il ne reste plus guère que des centres de formation professionnelle et quelques écoles d'ingénieurs qui peuvent encore montrer, en toute sécurité, la réalité industrielle. Même si leurs équipements ne sont pas toujours les plus à la pointe, ils restent tout de même très représentatifs et suffisants pour se projeter. Cependant, on les visite en général à l'occasion de journées portes ouvertes, lorsqu'il est trop tard et que le choix d'orientation professionnelle a été fait.

Il pourrait être opportun que ces lieux de formation et d'éducation qui disposent encore de bâtiments, d'équipements et d'organisations industriels deviennent [des lieux d'incarnation de la réalité des métiers de l'industrie,](#) ouverts à tous et surtout aux plus jeunes. Qu'ils deviennent aussi des lieux, facilement accessibles, de production de contenus culturels. Il faut assurément investir dans ces sites afin de les adapter à ces besoins nouveaux. Cet effort est sans doute un préalable indispensable au futur industriel de notre pays !

Laurent Champaney est directeur général de l'Ecole nationale des arts et métiers.



<https://www.usinenouvelle.com/editorial/a-la-rentree-du-medef-les-recrutements-au-c-ur-des-preoccupations-des-industriels.N2163797#xtor=EPR-169>

Les industriels croisés à la Rencontre des entrepreneurs de France (REF) organisée par le Medef n'entendent pas lever le pied sur leurs recrutements, en dépit d'une conjoncture maussade. Pour séduire les salariés, ils annoncent des augmentations salariales au niveau de l'inflation et ont majoritairement déjà opté pour des systèmes de partage de la valeur.

« *Les effectifs, c'est mon deuxième sujet d'inquiétude avec les hausses de prix, indique Roger Thiriet, gérant de Loxo, une petite société (une vingtaine de salariés) du Nord qui installe des équipements industriels. Je suis constamment à la recherche de mécanos, mais aussi d'électriciens, de chauffeurs grutiers. Il y a eu beaucoup de départs post-Covid, parce que les gens veulent autre chose. J'ai beaucoup de mal à les remplacer...* »

Dans les allées de l'hippodrome de Longchamp, où le Medef organise les 28 et 29 août son annuelle Rencontre des entrepreneurs de France (REF), les industriels s'inquiètent des retournements de conjoncture qu'ils sentent venir. Mais pas suffisamment pour renoncer aux recrutements prévus, souvent difficiles. « *Vu la conjoncture, nous sommes obligés d'être prudents, reconnaît Boris Lombard, président de KSB France, entreprise de pompes et robinets industriels (1 200 salariés en France). Mais pour le moment, pas question de reculer sur les recrutements. Nous en faisons environ 100 par an, nous allons continuer l'année prochaine. Ensuite, peut-être que cela se tassera, mais nous avons trop besoin de certaines compétences clés, difficiles à trouver, nous ne pouvons pas baisser la garde.* »

Difficultés de recrutements en repli selon la Dares

Le 28 août, la Dares a publié une étude montrant que les tensions sur les recrutements se tassaient, en général, en France. Pour la première fois depuis fin 2021, au deuxième trimestre 2023, l'emploi a été moins dynamique que l'activité : il a augmenté de 0,1%, la croissance de 0,5%. Conséquence : « les difficultés de recrutement se replient », note la direction statistique du ministère du Travail. Le taux d'emplois vacants recule, mais très faiblement, de 0,1 point, pour un taux de 2,2% « toujours nettement plus élevé qu'avant la crise sanitaire ». La Dares parle d'une « amorce de refroidissement du marché du travail », dans un contexte où « les entreprises continuent d'évoquer le manque de compétences comme un frein majeur ». C'est le cas de nombreux industriels.

« *Chez nous, les recrutements sont aussi tendus que l'an dernier, témoigne Benoit Fabre, président de Corona Etanchéité, une PME (30 salariés) du BTP de Saint-Chamond (Loire) spécialisée dans l'étanchéité dans le BTP. Certains postes sont ouverts depuis un an, je ne trouve pas du tout de conducteurs de travaux, par exemple.* »

Même difficulté pour Philippe Tavel, directeur général de Modul System, carrossier industriel de 51 salariés installé à Bussy-Saint-Georges (Seine-et-Marne). « *Je cherche 10 personnes depuis février, raconte l'entrepreneur.*

J'en avais trouvé cinq, elles n'ont pas fait l'affaire et sont parties... Les employés sont très opportunistes, ils demandent beaucoup à l'entreprise. Il va falloir qu'on s'habitue à repenser notre marque employeur. »

La Dares confirme que l'augmentation du nombre de démissions, surtout dans le tertiaire mais aussi dans l'industrie, explique une grande part des rotations et des difficultés de recrutement. Certains secteurs industriels sont tout de même concernés par une diminution des tensions, comme la fabrication de matériels de transport (-11 points) et celle des biens d'équipement (-7 points). Un signal pour les autres secteurs ?

Des augmentations de salaires qui ont suivi l'inflation

Selon les patrons interrogés, le problème des recrutements n'est pas salarial. *« J'ai augmenté la masse salariale au-delà de l'inflation »*, témoigne l'un d'eux, qui préfère ne pas être cité car tous ses salariés n'ont pas bénéficié de la même hausse... Roger Thiriet (Loxo) en est persuadé : *« nous ne perdons pas nos salariés pour ces raisons, on a versé des primes de partage de la valeur, en plus des augmentations de masse salariale. »*

Fondateur de la start-up lyonnaise Meanwhile, qui fabrique des robots de transport intelligents notamment pour les hôpitaux, Sacha Stojanovic reconnaît que *« le sujet des salaires est monté avec l'inflation, mais ce n'est pas le cœur des attentes de mes 22 salariés, qui ont 25 ans de moyenne d'âge. Certains ont quitté des grands groupes pour rejoindre une start-up qui correspond plus à leurs attentes en termes de sens. »* Le patron a même déjà anticipé la future loi sur le partage de la valeur, qui va obliger les entreprises bénéficiaires de moins de 50 salariés à partager leurs bénéfices avec leurs salariés. *« Je leur ai donné 10% des actions de l'entreprise en juillet, parce que c'est eux qui apportent de la valeur à cette entreprise »*, raconte-t-il.

Partage de la valeur et investissements

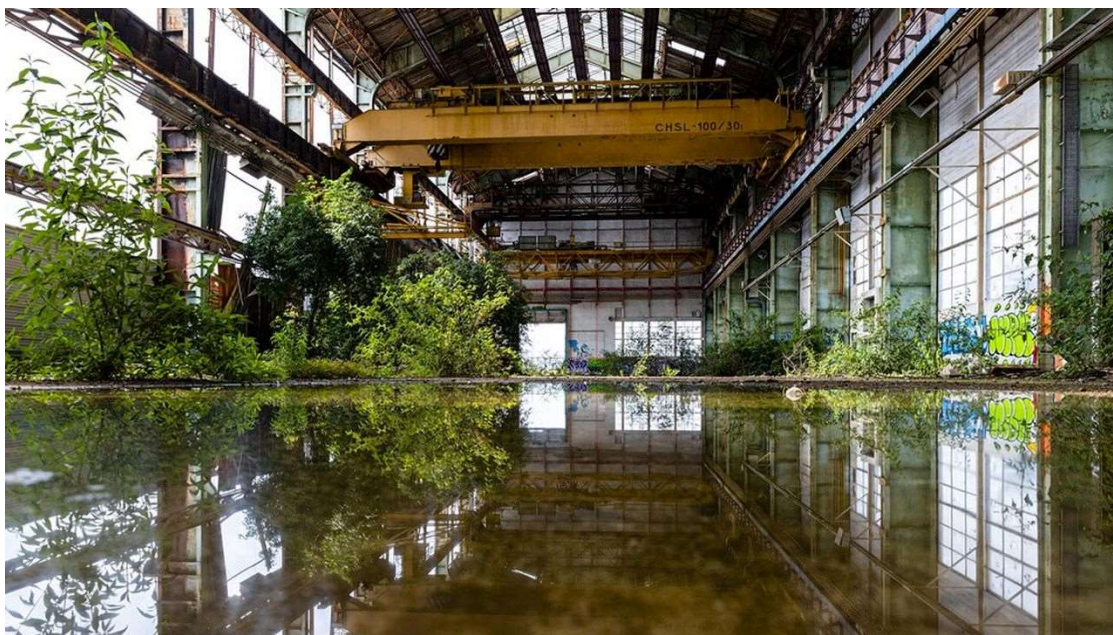
Beaucoup d'entrepreneurs rencontrés vont au-delà de ce que leur impose la loi et possèdent déjà un accord d'intéressement. C'est le cas de Segor, une PME de 35 salariés de la Meuse, spécialisée dans les engrenages. *« De manière générale, on donne un tiers des bénéfices à l'actionnaire, un tiers aux salariés, un tiers est consacré à l'investissement. »*, indique son directeur Thierry Lung. Directeur expertise technique de Magotteaux, groupe chilien qui possède une fonderie de 130 personnes à Aubrives (Ardennes), Thierry Decoffe confirme qu'*« il y a une pression sur les salaires à cause de l'inflation »*. En France, son entreprise a un accord d'intéressement depuis 2012 : *« c'est la même somme pour tous, de l'ordre de 3 000 euros par an, sur des objectifs compréhensibles par tous : sécurité, délais, qualité, coûts... Un taux de rebut, tout le monde comprend ! »*

Le patron de KSB France a lui aussi joué sur le partage de la valeur pour fidéliser ses salariés : *« nous avons relevé notre réserve de participation, renégocié l'accord d'intéressement, et versé des primes de partage de la valeur aux plus faibles salaires, quand nos finances nous le permettaient, précise Boris Lombard. Mais l'équation est parfois difficile à résoudre, entre les attentes des salariés et les incertitudes économiques... Dans un contexte d'inflation élevée et de nécessité de réaliser des investissements exceptionnels, le gâteau n'est pas extensible, il faut le partager. »*



[https://www.lesechos.fr/industrie-services/industrie-lourde/industrie-le-gouvernement-relance-la-chasse-au-foncier-1986600#utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=sr_industrie&utm_content=20231012&xitor=EPR-6065-\[20231012\]](https://www.lesechos.fr/industrie-services/industrie-lourde/industrie-le-gouvernement-relance-la-chasse-au-foncier-1986600#utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=sr_industrie&utm_content=20231012&xitor=EPR-6065-[20231012])

L'exécutif lance ce jeudi le processus d'identification des 50 sites industriels clés en main. Les premiers devraient être connus au début de l'année prochaine mais la mise aux normes de ces terrains devrait s'étaler jusqu'en 2027.



Cartofriche recense 8.361 friches industrielles, commerciales ou d'habitat en France. (Come Sittler/REA) / Par [Ninon Renaud](#) Publié le 12 oct. 2023

Cinq ans après le lancement du programme territoires d'industrie, l'Etat continue de chercher des terrains où poser facilement des usines. Le besoin est plus urgent que jamais alors que le [projet de loi industrie verte](#) est en passe d'être adopté pour pousser la réindustrialisation écologique de la France.

L'exécutif lance ce jeudi à Orléans un nouveau processus de recensement de 50 sites industriels clés en main à l'occasion du rendez-vous annuel des intercommunalités. « Il faut que nous soyons capables de dire à un industriel qu'on a un terrain pour l'accueillir et quand il pourra en disposer, cette visibilité est essentielle », souligne le ministre de l'Industrie Roland Lescure, qui porte le projet avec Christophe Béchu, ministre de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, et Dominique Faure, ministre déléguée chargée des Collectivités territoriales et de la Ruralité.

C'est de fait la disponibilité d'un terrain clé en main qui a convaincu Elon Musk d'installer son usine Tesla dans le Brandebourg, à proximité de Berlin. Dans cette logique, la France demande aux élus locaux d'élargir la cible bien au-delà des seules friches industrielles. L'exécutif espère surfer sur la vague du made in France pour les mobiliser davantage.

Une première vitrine nationale

Les 50 sites déjà évoqués au printemps dernier par Emmanuel Macron représentent 2.000 hectares soit 10 % des besoins estimés nécessaires à la réindustrialisation française. Leur identification et préparation offriront une première vitrine nationale pour renforcer l'attractivité française et reproduire le modèle de l'usine de semi-conducteur Soitec. « Entre l'annonce du projet et l'ouverture fin septembre, il s'est écoulé seulement dix-huit mois : cette exception doit devenir la règle en France », précise Roland Lescure.

LIRE AUSSI :

[Réindustrialisation : Emmanuel Macron veut « rivaliser » avec les Etats-Unis](#)

[SONDAGE - Climat : les Français se disent prêts à des mesures contraignantes](#)

Les 1.254 intercommunalités qui forment les bassins de vie de la France détenant la compétence exclusive sur le foncier, elles sont essentielles pour atteindre cet objectif. Elles sont donc appelées à soumettre à leurs conseils régionaux et leurs préfetures une liste de terrains de 5 à 200 hectares qui feront d'ici à la fin de l'année l'objet d'une sélection nationale afin de disposer d'un vivier de 70 à 80 sites potentiels. Parmi eux, les sites les plus grands susceptibles d'accueillir des gigafactories seront traités en priorité.

Un milliard d'euros mobilisés

Outre le Fonds vert, une enveloppe de 200 millions par an, soit 1 milliard d'euros sur cinq ans, sera mobilisée par la Banque des Territoires pour accompagner dans la durée la mise aux normes des terrains en tant que sites respectueux des normes environnementales mais aussi intégrés dans un réseau adapté de transports et d'infrastructures. Contrairement aux [127 terrains qui avaient obtenu un label « clé en main »](#) en 2021 sans toujours trouver preneur, l'objectif est ainsi d'offrir des sites réellement opérationnels.

« La maturité de ces terrains étant variable, certains pourraient être prêts dès début 2024 », assure-t-on au cabinet de Christophe Béchu. La plupart des sites devront cependant aussi passer l'épreuve des études et procédures administratives de consultations publiques qui peuvent rallonger de plusieurs années le processus. Pour l'exécutif, l'essentiel est de disposer à la fin du mandat d'Emmanuel Macron de la liste complète.



ÉTUDE : LE E-COMMERCE B2B N'A PAS ENCORE ATTEINT UN STADE DE MATURITÉ AVANCÉ

https://www.btob-leaders.com/etude-le-e-commerce-b2b-na-pas-encore-atteint-un-stade-de-maturite-avance/?utm_source=hebdoOmarket



Si le e-commerce B2B a réalisé une progression fulgurante lors des cinq dernières années, la filière n'a pas encore atteint son plein potentiel, comme l'explique [cette étude signée Digital Commerce 360](#). En cause : un manque d'intégration entre les solutions transactionnelles et le reste du *stack technologique* des entreprises.

Niveau de maturité de l'e-commerce B2B

Le rapport de Digital Commerce 360, qui s'appuie sur les retours de 100 acheteurs B2B, rapporte que l'écrasante majorité des entreprises du B2B (65 %) ne dépassent pas le niveau de maturité 3.0. Elles se situent donc au centre de la courbe de maturité de l'e-commerce B2B, avec une grande marge de progression :

- **E-commerce 1.0** : investir dans une solution dédiée et faire migrer les clients de la commande manuelle à la commande en ligne. Environ 20 % des entreprises du B2B qui ont manifesté un intérêt pour le e-commerce se trouvent encore dans cette phase ;
- **E-commerce 2.0** : adoption complète du e-commerce dans le site, mais absence de personnalisation pour chaque acheteur (17 %) ;
- **E-commerce 3.0** : c'est la principale manière de commander (28 %) ;
- **E-commerce 4.0** : les transactions avec les acheteurs se font grâce à une solution native de e-procurement. Les catalogues en ligne sont toujours à jour ;
- **E-commerce connecté** et complètement intégré aux solutions utilisées par l'acheteur (automatisation de la facturation, signature en ligne, ERP, etc.).

L'intégration, clé de la maturité avancée

Selon Digital Commerce 360, l'apogée de la maturité e-commerce B2B est incarnée par le concept de « commerce connecté ». Il s'agit d'une stratégie digitale intégrée qui fusionne les plateformes e-commerce du commercial avec les systèmes ERP et de procurement de l'acheteur. L'ambition ultime est de parvenir à un écosystème commercial automatisé et sans friction.

Aujourd'hui, seules 17 % des entreprises affirment disposer d'une intégration transactionnelle complète et de bout en bout. Cette harmonisation englobe des composantes comme :

- les solutions de procurement ;
- les catalogues Punch Out (catalogues numériques permettant aux entreprises d'avoir un accès direct à l'offre qu'elles négocient avec leurs fournisseurs) ;
- des bons de commande et des processus de facturation automatisés.

Enfin, Digital Commerce 360 rappelle les avantages des systèmes e-commerce pleinement intégrés pour l'expérience client :

- Digitalisation des processus de commande et de facturation ;
- Fluidité et rapidité des procédures d'achat ;
- Disponibilité d'informations fiables et actualisées.



L'USINE DIGITALE La France compte 236 start-up spécialisées dans la décarbonation de l'industrie

Bpifrance, France Industrie et Alliance Industrie du Futur ont cartographié les start-up françaises dédiées à la décarbonation de l'industrie. Cet écosystème représente un vivier de solutions face à l'objectif de réduction de 35% des émissions de gaz à effet de serre et de 81% en 2050 par rapport à 2015, fixé par la Stratégie Nationale Bas-Carbone.

https://www.usine-digitale.fr/editorial/la-france-compte-236-start-up-specialisees-dans-la-decarbonation-de-l-industrie.N2179582?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=info_ud-quotidienne&email=1999103611&idbdd=56561



© Site du Gouvernement

"La transition environnementale et numérique est à la fois notre grand défi et un enjeu de mobilisation dans le cadre de la réindustrialisation", a déclaré Vincent Moulin Wright, le directeur général de France Industrie, à l'occasion de la présentation le 5 octobre de la deuxième édition du mapping des start-up engagées pour la décarbonation de l'industrie, lors de l'événement BIG de Bpifrance.

Mettre en avant les acteurs innovants

D'après cette cartographie, la France compte 236 jeunes pousses dont l'activité vise à diminuer de façon tangible l'empreinte carbone de leurs clients via un produit ou un service. Seules les entreprises créées après 2010 ont été comptabilisées dans ce mapping. L'objectif assumé de Bpifrance, France Industrie et Alliance Industrie du Futur est de mettre en avant "les acteurs les plus récents et innovants". Le mapping révèle également que plus d'un tiers des start-up ont été créées il y a moins de cinq ans, dont 13% créées depuis 2020.



Les 236 sociétés totalisent 7902 employés, soit en moyenne plus de 33 employés par start-up. Un certain nombre d'entreprises – notamment Helexia (accompagnement de la stratégie RSE des entreprises), Metron (solution digitale pour la visualisation, le suivi, l'optimisation et la modélisation IA de la stratégie de performance énergétique) ou encore Phenix (lutte contre le gaspillage) – cumulent plus d'une centaine de salariés.

En amont de la chaîne de production

Dans les détails, les entreprises qui opèrent en amont de la chaîne de production industrielle représentent plus de 23% de l'ensemble. 80% d'entre elles offrent des produits conçus comme des alternatives à faible émission de carbone aux matières premières traditionnellement polluantes utilisées dans l'industrie. Les 20% restants s'attellent aux défis de la logistique et de la traçabilité.

102 start-up ont été classées dans la catégorie "production industrielle", ce qui représente 43% des sociétés du classement. Cette catégorie englobe toutes les start-up qui proposent des solutions pour diminuer les émissions de carbone au sein des usines, au moment précis où la production a lieu. 64% d'entre elles se concentrent sur des enjeux énergétiques, soit en proposant des alternatives énergétiques décarbonées soit en offrant des solutions pour optimiser la consommation d'énergie. 34 entreprises fournissent ainsi des logiciels permettant de suivre en temps réel la consommation énergétique des installations et identifier des opportunités d'efficacité.

Minimiser les déchets et les pertes

Certaines entreprises ont la particularité d'intervenir en fin de cycle de production. Elles proposent des solutions pour minimiser l'impact des déchets et des pertes des industries. 23% d'entre elles se concentrent sur le traitement des déchets tandis que 20% se spécialisent dans la valorisation des émissions, comme la réutilisation de la chaleur ou des fumées produites. Par ailleurs, 22% des entreprises classées dans cette catégorie se focalisent sur la gestion des risques environnementaux.

La dernière catégorie propose un focus sur certaines industries à forte empreinte carbone, telles que la chimie, la construction et l'agro-industrie. 9 start-up se focalisent sur le secteur de la chimie, 23 dans la construction et 20 sont dédiées à l'agro-industrie.

Répondre à l'objectif de réduction de 35% des émissions de CO2

Cet écosystème représente un vivier de solutions face à l'objectif de la Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC), introduite par la loi de transition énergétique pour la croissance verte, d'une réduction de 35% des émissions de gaz à effet de serre et de 81% en 2050 par rapport à 2015. "*Après des années de désindustrialisation, la France peut aujourd'hui projeter l'espoir de reconstruire une base industrielle puissante*", a conclu Raphaël Didier, directeur de la transformation et la stratégie innovation et directeur du fonds d'amorçage industriel de Bpifrance.



Avec la loi "industrie verte", la France veut accélérer les ouvertures d'usines



Adoptée définitivement le 11 octobre, la loi "industrie verte" doit permettre d'accélérer la réindustrialisation, en réduisant notamment les délais d'implantation d'usines.

https://www.usinenouvelle.com/editorial/avec-la-loi-industrie-verte-la-france-veut-acceler-les-ouvertures-d-usines.N2181437?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=info_economie-social-et-management&email=1999103611&idbdd=56564

11 octobre 2023 / © Alki

La France veut accélérer et simplifier les implantations d'usines sur son territoire.

«Quand je reçois un industriel dans mon bureau, il me pose en général trois questions : à quelles subventions il a droit, comment avoir des hectares et comment aller vite», assure Roland Lescure, le ministre de l'Industrie, lors d'un point avec la presse. Le projet de loi sur l'industrie verte, adoptée définitivement par le Sénat ce 11 octobre, vise justement à répondre à ces grands enjeux pour enclencher la réindustrialiser du pays, si possible autour de l'implantation d'industries vertes. Un accord en commission mixte paritaire était déjà intervenu deux jours plus tôt entre sénateurs et députés.

Diviser par deux les délais des procédures

Pour encourager l'implantation de nouvelles usines, le cœur du projet de loi se concentre sur l'accélération des procédures administratives pour l'ouverture de nouvelles usines, quel que soit leur secteur d'activité. A Grenoble, Soitec a mis dix-huit mois pour inaugurer sa dernière usine, après l'annonce de son projet, rappelle Roland Lescure. Or, *«cela reste une exception qui doit devenir la règle»*. L'objectif est de diviser par deux les délais d'implantation en instruisant en parallèle les dossiers d'autorisation environnementale dans les différents services des préfectures. Le délai réel de réponse de l'administration devrait ainsi être ramené de 17 à 9 mois, tout en élargissant le temps de consultation du public.

Même si la loi doit être promulguée dans les jours à venir, des décrets d'application devront encore être pris dans les six mois à venir pour transcrire ces changements dans la réalité. Pour les industriels, il faudra donc attendre le printemps 2024 pour percevoir une réduction des délais des procédures administratives. *«Mais l'état d'esprit a été expliqué dans l'ensemble des services.*

On observe déjà une accélération par anticipation», assure Bercy. Pour permettre le traitement plus rapide des dossiers, des moyens supplémentaires ont par ailleurs été consacrés, dans le projet de loi de finances 2024, avec 100 équivalents temps plein fléchés vers les directions régionales de l'environnement (Dreal).

Certains projets d'implantation d'usines pourront par ailleurs profiter de la création du statut de «projet d'intérêt national majeur», lorsqu'ils sont jugés stratégiques au nom de la souveraineté économique ou de la transition écologique. Cette procédure exceptionnelle autorise des dérogations au Code de l'environnement, notamment concernant la gestion des espèces protégées et un raccordement accéléré aux réseaux électriques. Dans ce cadre, l'Etat aura aussi le pouvoir de modifier des documents locaux d'urbanisme, après toutefois avoir reçu l'avis favorable des collectivités locales, un point qui a fait débat entre sénateurs et députés.

50 nouveaux sites clef en main

Autre axe d'accélération fort : le projet de loi reprend un certain nombre de dispositions pour simplifier la reprise de friches et déployer 50 nouveaux sites clefs en main afin de répondre aux besoins de foncier des industriels et d'accélérer là aussi leur recherche du terrain idoine. Le gouvernement doit préciser le 12 octobre les critères de sélection du dispositif. Alors que le gouvernement estime que la réindustrialisation nécessitera environ 20 000 hectares pour installer de nouvelles usines, ces sites devraient couvrir d'ici la fin du quinquennat 2 000 hectares. L'objectif est de couvrir tous les besoins, «*de terrains de 5 hectares à plus de 200*», avec les premiers sites disponibles début 2024. La Banque des territoires devrait y consacrer un milliard d'euros sur cinq ans.

En 2021, Bercy avait déjà identifié 127 sites clefs en main. Tous n'ont pas trouvé preneur, certain n'ayant de clef en main que le nom, tandis que d'autres étaient trop éloignés des infrastructures logistiques ou des centres industriels. «*Cette fois, nous sommes dans une logique d'accompagnement pour les rendre véritablement clefs en main*», souligne Bercy. Sur le terrain, les choses bougent déjà. «*Il y a déjà eu une vraie montée en compétence sur le sujet des acteurs de terrain, qui essaient d'anticiper au maximum les études faune flore ou archéologique. Cela répondait à une nécessité pour l'attractivité*», assure Guillaume Gady, le directeur d'Anchoris, spécialisé dans le développement économique du territoire.

Au-delà, le projet de loi instaure un crédit d'impôt – dont les modalités ont été renvoyées au projet de loi de finances 2024 – pour soutenir les investissements dans quatre secteurs bien identifiés (éolien, batteries, photovoltaïques et pompes à chaleur). Il crée aussi un plan d'épargne avenir climat et de renforcer la prise en compte de critères écologiques dans la commande publique.

Pas de «say on climate» obligatoire

Les entreprises ne seront pas obligées de faire voter leurs actionnaires sur leur stratégie climat. Lors de l'examen du projet de loi industrie verte à l'Assemblée nationale en juillet, les députés avaient adopté un amendement instituant un «say on climate» pour les entreprises cotées. Lors de la commission mixte paritaire, les parlementaires ont finalement retiré l'amendement du texte final, au regret des associations environnementales mais aussi du Forum pour l'investissement responsable favorable au «say on climate». Le gouvernement, lui, s'était clairement exprimé contre, doutant de l'efficacité de la mesure. «*On ne veut pas de contraintes administratives qui n'ont aucun effet sur la transition*», argumente le ministère de l'Economie. Selon Bercy, la directive européenne sur le devoir de vigilance, toujours en discussion, devrait déjà obliger les entreprises à se doter d'un plan de transition climatique.



https://www.lesechos.fr/industrie-services/immobilier-btp/artisanat-du-batiment-lactivite-continue-de-reculer-1988349#utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=nl_presid&utm_content=20231019&xor=EPR-6035-f20231019

L'activité des artisans du bâtiment est en retrait sur deux trimestres consécutifs, et la baisse s'accélère. Le fléchissement touche désormais les travaux de rénovation qui ne compensent plus l'effondrement de la crise de la construction de logements.



La dynamique dont ont profité les artisans du bâtiment à la sortie du premier confinement de 2020 est retombée. Le contexte actuel est même moins favorable qu'avant la crise sanitaire. (Laurent Grandguillot/REA)

Par [Christophe Palierse](#) / Publié le 19 oct. 2023

Le coup de froid pour les artisans du bâtiment se durcit. Après avoir connu deux belles années de croissance, les professionnels des chantiers font face à un retournement d'activité qui s'accroît selon les dernières statistiques de leur confédération, la Capeb. Des données qui confirment l'effondrement de la construction neuve de logements mais aussi le fléchissement de la demande de travaux de rénovation, y compris thermique.

La Capeb, qui a publié sa note de conjoncture pour le troisième trimestre, fait état d'une baisse de l'activité tous travaux confondus de 1 % par rapport à la même période de 2022, sachant que le deuxième trimestre 2023 avait été marqué par un point de bascule avec un retrait de 0,5 %.

Une dynamique qui retombe

En tendance annuelle, soit un cumul sur douze mois, l'activité est étale. La dynamique qui avait suivi la sortie du premier confinement de 2020 est retombée, et la dégradation en cours fait que la situation des artisans est moins favorable qu'avant la crise sanitaire.

L'effondrement du marché de la construction neuve ne fait que s'amplifier, la baisse atteignant désormais 3 % pour la période juillet-septembre, soit le double du fléchissement constaté au deuxième trimestre 2023. Le moteur que constituaient les travaux d'entretien et de rénovation est à l'arrêt pour le deuxième trimestre consécutif. Plus préoccupant, l'heure est à l'essoufflement pour ceux relevant de l'amélioration de la performance énergétique du logement : à +1,5 %, la décélération se poursuit depuis le troisième trimestre 2022 (+4 %).

« Le résultat est contre-intuitif. On est à +1,5 % alors que l'on devrait être au-delà de 2 % », observe le président de la Capeb, Jean-Christophe Repon, faisant référence aux enjeux relatifs au réchauffement climatique et au prix de l'énergie.

Un gouvernement « sourd »

Dans ce contexte, la situation des artisans du bâtiment se dégrade en termes de trésorerie, 21 % des entreprises déclarent une détérioration de leur trésorerie.

« Il faut prendre le contexte au sérieux », commente Jean-Christophe, avant de marteler : « le gouvernement est totalement sourd. » Le président de la Capeb, qui avance désormais l'hypothèse d'une « tendance » sur l'année « entre -0,5% et -1% », constate notamment que les propositions formulées par la confédération depuis plusieurs mois à propos de MaPrimRénov', sujet central, ne sont pas prises en considération. « Il ne faut pas opposer la rénovation globale à la rénovation par geste. », réaffirme notamment Jean-Christophe Repon. Ce dernier appelle encore, par ailleurs, à simplifier le système de labellisation des entreprises agréées pour effectuer les travaux subventionnés (la mention « Reconnu Garant de l'Environnement » ou RGE).

Les Assises du bâtiment, qui devaient à nouveau être réunies en juin, puis annoncées pour juillet puis septembre, n'ont toujours pas eu lieu, les sujets concernés devant être désormais traités lors d'Assises de la simplification administrative, promises par le ministre de l'Economie.

LE MONITEUR
des **ARTISANS**

Au 2^o trimestre 2023, le neuf fait basculer l'activité artisanale dans le rouge



Les chiffres publiés par la Capeb ce jour font apparaître une baisse d'activité de 0,5 % au deuxième trimestre 2023 par rapport à la même période en 2022.

https://www.lemoniteur.fr/article/au-deuxieme-trimestre-2023-le-neuf-fait-basculer-l-activite-artisanale-dans-le-rouge.2296977?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=lme_materiaux&email=1999103611&idbdd=56478



Sans surprise, l'artisanat du bâtiment passe dans le rouge au deuxième trimestre de l'année 2023. Les résultats publiés ce midi par la Capeb font apparaître une baisse de 0,5 % par rapport au deuxième trimestre de 2022. L'activité dans le neuf des artisans recule de 1,5 %, l'entretien-rénovation stagne à 0 %. Seul le segment de l'Apel (amélioration de la performance énergétique des logements) progresse, à 2 %. En tendance annuelle, l'activité de l'artisanat du bâtiment devrait décroître de 0,5 %. La tendance devrait d'ailleurs s'accroître en 2024, avec une baisse attendue de 1 %. Une chute moins forte dans l'artisanat que dans le reste du bâtiment, du fait d'une moindre exposition au marché de la construction neuve.

Entreprises et emploi

Cette inversion de la courbe se traduit en termes de créations (en chute de 8,8 % par rapport au T2 2022, mais au même niveau qu'au T2 2019) et de défaillances (+36,4 % par rapport au T2 2022, et légèrement en-dessous du T2 2019). Côté emploi, la croissance n'est que de 0,1 % au T2 2023 par rapport au T2 2022. Les difficultés de recrutement restent réelles, les intentions d'embauche restant deux fois supérieures aux embauches effectives. 19 % des artisans envisageaient d'embaucher au T2 2023, mais 5 % envisageaient de licencier, contre 2 % au T1.

Carnets de commandes et trésorerie

Les carnets de commandes tombent à 79 jours, contre 87 jours à la fin du premier trimestre 2023. 15 % des entreprises déclarent rencontrer des difficultés de trésorerie, avec un besoin moyen de 25 000 €. Le pourcentage est en légère baisse, ce qui s'explique davantage par la baisse d'activité que par l'amélioration des trésoreries artisanales. "Les matériaux et l'énergie continuent à augmenter, le bouclier tarifaire sur l'énergie est appelé à s'arrêter, les exonérations sur le GNR s'arrêteront progressivement et l'éco-contribution liée à la REP monte en puissance", souligne le président de la Capeb Jean-Christophe Repon.

Le Gouvernement interpellé

En l'état, la Capeb ne semble pas convaincue que la rénovation énergétique puisse prendre le relais de façon suffisante pour porter l'activité. "La disqualification de la chaudière gaz est contre-productive, en particulier pour les ménages qui ont changé récemment leur système de chauffage et se trouveraient empêchés de procéder à une rénovation globale et performante, estime M. Repon. La centralisation par l'Anah de tous les dispositifs risque de provoquer des problèmes de gestion de flux. Et à l'évidence, la hausse de la TVA envisagée serait loin de générer les 3 à 4 Md€ d'économies espérées !" La Capeb souhaite que le groupement momentané d'entreprises trouve toute sa place dans le dispositif de la rénovation énergétique. Elle appelle à vite tenir des Assises du bâtiment pour sortir des incertitudes.



[https://www.lesechos.fr/industrie-services/immobilier-btp/la-recession-frappe-a-la-porte-du-batiment-1978044#utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=sr_industrie&utm_content=20230914&xtor=EPR-6065-\[20230914](https://www.lesechos.fr/industrie-services/immobilier-btp/la-recession-frappe-a-la-porte-du-batiment-1978044#utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=sr_industrie&utm_content=20230914&xtor=EPR-6065-[20230914)

Révisant sa prévision d'activité, au vu de la chute de la construction de logements, la Fédération française du bâtiment s'attend désormais à une légère baisse pour 2023. Et noircit davantage ses sombres perspectives à horizon 2025.



Le président de la Fédération française du bâtiment redoute « une catastrophe sur deux, trois, quatre ans » avec la chute de la construction neuve. (François Henry/REA)

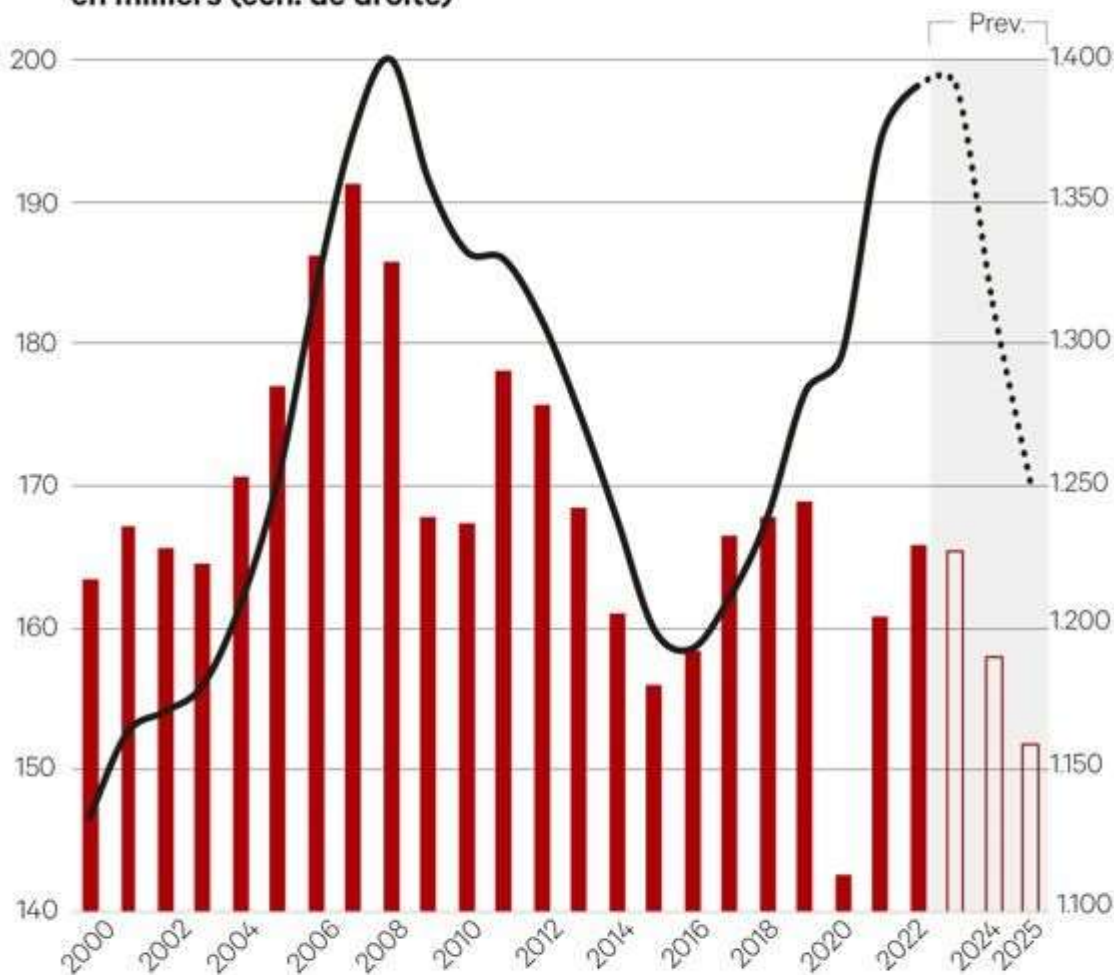
C'est une épaisseur du trait annonciatrice d'un changement de cycle attendu et redouté depuis quelques mois : la Fédération française du bâtiment (FFB) s'attend désormais à un repli de l'activité sectorielle au global de 0,2 % en volume en 2023. Elle prévoyait initialement - à la fin de l'année dernière - une hausse de 0,7 %, après une croissance de 3,1 % en 2022. En clair, « le bâtiment entre en récession » et les deux voire trois prochaines années à venir s'annoncent terribles, selon le président de la FFB, Olivier Salleron, « si rien n'est fait ».

La FFB, qui a dévoilé mercredi sa dernière enquête de conjoncture, a d'ailleurs noirci davantage encore une perspective déjà sombre à horizon 2025, tablant sur la perte de 150.000 emplois. Elle avait évoqué, en avril dernier, la suppression de « près de 100.000 postes » à horizon 2024-2025. La machine à créer de l'emploi, qui tournait à plein régime depuis plus de deux ans, va même s'arrêter net dès 2023, prévient-elle. L'an dernier, le secteur en avait généré 19.600 supplémentaires.

Par ailleurs, la fédération chiffre à 14 milliards d'euros le manque à gagner en chiffre d'affaires pour le secteur en 2025, la croissance du marché de la rénovation (+6 milliards d'euros) n'étant pas en mesure de compenser l'effondrement du « neuf » (-20 milliards).

La crise du logement affecte l'emploi dans le secteur du bâtiment

- Production de logements en 2022, en milliards d'euros (éch. de gauche)
- Emploi salarié et intérimaire, en équivalent temps plein, en milliers (éch. de droite)



SOURCE : FFB



En la matière, c'est bien entendu la chute de la construction de logements, en repli en volume de 5,1 % cette année - après une hausse de 2,8 % en 2022 -, qui se fera le plus durement sentir. La baisse des mises en chantier et des autorisations, soit les chantiers à venir, s'amplifie. A la fin juillet, précise la FFB, le recul des autorisations pour le logement collectif atteint ainsi 29,3 % sur les trois derniers mois, soit une dégradation de près de cinq points par rapport à leur niveau sur sept mois (-24,5 %).

En outre, déplore la FFB, « le non résidentiel déçoit » avec des perspectives négatives dans divers domaines : bureaux ; bâtiments agricoles ; hôtellerie.



Elections municipales

Son président souligne toutefois « le redémarrage de la commande publique », compte tenu, estime-t-il, d'élections municipales qui se rapprochent (2026). L'activité est en effet tonique dans la construction de bâtiments administratifs avec un bond, à la fin juillet et sur trois mois, de près de 13 % des chantiers engagés, et une croissance de 8 % des « surfaces autorisées ». Autre note encourageante : l'activité à venir grossit pour les bâtiments industriels.

En parallèle, le marché des travaux d'amélioration-entretien, qui a suscité un peu d'inquiétude en cours d'année au vu de son ralentissement, reste soutenu. A ce propos, la FFB salue le renforcement du dispositif MaPrimRénov' et le lancement, à partir du 1^{er} janvier, de Ma Prime Adapt pour l'aménagement du logement des personnes âgées. Son président se félicite aussi du plan de rénovation des écoles, et celui visant à embellir les zones commerciales « moches », « une bonne nouvelle pour dans cinq ans, dix ans, quinze ans »...

Défaillances

Pour autant, la FFB, à l'unisson avec les professionnels du logement, attend surtout, dans l'immédiat, « des mesures simples et efficaces » pour relancer le logement neuf afin d'éviter, insiste son président, « une catastrophe sur deux, trois, quatre ans ». De fait, le nombre de défaillances progresse. « Le président de la République a annoncé un (nouveau) plan logement. On en a un. Il est prêt depuis des mois », observe, caustique, Olivier Salleron.

S'agissant de l'accès à la propriété, la fédération plaide notamment pour le maintien du prêt à taux zéro dans sa configuration actuelle tandis que le gouvernement a annoncé son recentrage en faveur des zones dites tendues. Concernant la rénovation, la fédération s'alarme par ailleurs d'une éventuelle remise en cause de la TVA réduite pour certains travaux. Mais, juge Olivier Salleron, « les jeux ne sont pas faits » pour le projet de loi de finances 2024. Comprendre : mobilisation en vue auprès des parlementaires.

LE MONITEUR

Avec la baisse de la construction neuve, le bâtiment entrevoit la récession



La récession est toute proche dans le secteur du bâtiment avertit la FFB dans sa note de conjoncture de septembre 2023, malgré un secteur de l'entretien-amélioration en croissance.

<https://www.lemoniteur.fr/article/conjoncture-batiment-le-neuf-toujours-dans-la-tourmente-la-renovation-reprend-des-couleurs.2298262>

© Engels - stock.adobe.com



« Le logement neuf entraîne le bâtiment dans une récession. » C'est en ces mots qu'Olivier Salleron, président de la Fédération française du bâtiment (FFB), a résumé la conjoncture du secteur mercredi 13 septembre.

La liste des signaux négatifs est longue : fin du PTZ, fin du dispositif Pinel, inflation, impact de l'éco-contribution de la REP PMCB, baisse des ventes en neuf, etc.

Et les indicateurs confirment la baisse de l'activité du secteur du bâtiment : les évolutions annuelles en volume révisées en 2023 s'établissent à - 0,2 % pour l'activité bâtiment dont - 3,1 % pour le neuf.

En glissement annuel à fin juillet 2023, les mises en chantier de logements sur les 7 derniers mois chutent de 16,9 %, et les autorisations de 28,3 %. « Des résultats d'autant plus mauvais qu'ils sont inattendus, puisque nous avons prévu une croissance de 0,7 % à l'hiver 2022, contre -0,2 % aujourd'hui », précise Olivier Salleron.

Un non-résidentiel neuf peu performant

De surcroît, il ne faudra pas compter sur le non-résidentiel neuf pour sauver la mise. Toujours en glissement annuel à fin juillet 2023 sur les 7 derniers mois, les surfaces commencées s'établissent à -19,2 %, et les surfaces autorisées à -1,5 %, +2 % sur les 3 derniers mois. Pour ce dernier chiffre, il faut remercier les collectivités et leurs investissements dans les bâtiments administratifs (+8,4 %). Les bâtiments industriels et assimilés limitent aussi la casse, avec +14,5 % de surfaces autorisées sur les 3 derniers mois, et +4,2 % sur 7 mois.

Le second œuvre touché par les défaillances

Alors que les défaillances d'entreprises restent contenues - en baisse de 25,2 % en 2022 par rapport à 2019 et de 4,6 % sur les huit premiers mois de 2023 toujours par rapport 2019 - Olivier Salleron a fait par d'une inquiétude particulière pour les entreprises du second œuvre. En effet, sur les huit premiers mois, la baisse des défaillances n'est que de 1,0 % par rapport à 2019 contre -21,8 % en 2022.

Malgré tout, certains points positifs ressortent, avec notamment une augmentation de l'activité amélioration-entretien de 2,4 % au T2 2023 en glissement annuel sur un trimestre. Une bonne performance, alors que le secteur était en croissance d'environ 1 % au 1er trimestre.

Conséquence, les prévisions à long terme (2025) de la FFB sont mauvaises : une baisse de l'activité dans le neuf entre 2022 et 2025 de 20 Mds €, alors que la rénovation devrait augmenter de 6 Mds €. Concernant l'emploi, la Fédération estime que les pertes devraient se situer autour des 150 000 salariés.



TOP 15 : Quand Saint-Gobain Distribution Bâtiment France détrône

<https://www.lemoniteur.fr/article/top-15-quand-saint-gobain-distribution-batiment-france-detrone-adeo.2298492>



© Négoce / Adobe Stock

Malgré un étiolement des ventes, le négoce, tous secteurs confondus, Adeo sort grandi de cette année 2022. C'est loin d'être le cas des grandes surfaces de bricolage. Voici notre classement des 15 premiers acteurs de la distribution bâtiment et bricolage en France, dans lequel SGDB France, une fois neutralisé l'effet TVA, passe devant Adeo !

Guerre en Ukraine déclenchée par l'invasion russe, flambée des prix de l'énergie accentuée par la faible disponibilité du parc nucléaire, chute de la production dans les industries les plus énergivores, résurgence d'une inflation durable et généralisée, resserrement quasi général des politiques monétaires avec une augmentation successive des taux d'intérêt, ralentissement économique, confiance des ménages en berne, hausse du taux d'épargne, réduction des conditions d'accès au crédit, étiolement des transactions dans le logement ancien... Au moment où le monde post-Covid-19 commençait à se rétablir, l'année 2022 a été traversée par une succession d'épreuves. Malgré tout, la distribution bâtiment-bricolage affiche une belle performance, terminant l'exercice avec le chiffre d'affaires le plus élevé de son histoire : 86,8 Md€ (somme des 100 lignes de notre TOP 100). Soit un accroissement de 8,3 Md€ sur un an, de 18,2 Md€ sur deux ans ou encore de 34,4 Md€ sur sept ans. Bref, du jamais vu.

Décélération et inflation

Certes, ce résultat record découle du dynamisme de l'activité dans le bâtiment : + 3,7 %, selon le bilan de la Fédération française du bâtiment (FFB), « essentiellement portée par le neuf (+ 5,7 %), bien devant l'activité amélioration-entretien (+ 2,1 %) ».

Le résultat est également dû à la vitalité de l'activité des artisans (+ 2,4 % sur l'année), même si la Confédération de l'artisanat et des petites entreprises du bâtiment (Capeb) notait que le secteur « n'a eu de cesse de ralentir » tout au long de l'année, passant de 3,5 % au premier trimestre pour atterrir à seulement 1 % au quatrième par rapport à la même période de 2021. Et l'organisation patronale de rappeler que cette décélération était « observable dans toutes les régions de France - à l'exception de la Nouvelle-Aquitaine et des Hauts-de-France - et pour tous les corps de métier. » Surtout, le résultat traduit l'impact de l'inflation sur le marché. D'après la Capeb, les prix des matériaux ont augmenté de 27 % sur cette période. Les négociants interrogés ont estimé, quant à eux, cette valse des étiquettes autour de 8 à 12 % selon le mix produit.

Grise mine pour les GSB

Dans ce contexte, l'activité du négoce, tous secteurs confondus, a été bonne, voire très bonne. Le secteur du bricolage est dans la situation contraire. Les réseaux ont énormément souffert. « L'année a été marquée par le fort ralentissement de la consommation des ménages, qui a commencé à se faire sentir dès le printemps concernant les projets d'aménagement », analyse Jean-Luc Guéry, président d'Inoha. Pour la fédération des industriels du bricolage, les sorties de caisses ont chuté de 13 % par rapport à 2021. « C'est le deuxième trimestre qui a vu les volumes ralentir le plus, à - 17 %, pour finir l'année en baisse de 9 %. » Pour Inoha, cette baisse résulte de « a réallocation des budgets des ménages sur les voyages et les sorties, après deux années où les Français ont été contraints par la crise du Covid-19. » Conséquence, les résultats d'Adeo ont baissé de 6,4 %. Malgré les bonnes performances de Bricoman, son enseigne destinée aux professionnels (+ 15 %), le chiffre d'affaires du groupe nordiste a fondu de près de 700 M€ sur un an. Kingfisher France s'en sort mieux, avec seulement 0,7 % de baisse de son chiffre d'affaires. Dans ce marasme, quelques acteurs résistent, comme Mr. Bricolage, qui a franchi une nouvelle fois la barre symbolique des 2 Md€ (soit 2,02 Md€), en baisse de 1,6 % à surface courante et de 3,1 % à surface comparable par rapport à 2021.

Illustration de ces tendances contrariées, Saint-Gobain Distribution Bâtiment France prend la pôle position de notre Top 15 (et par conséquent du TOP 100, disponible en poster avec votre numéro de septembre), devant Adeo, dont le chiffre d'affaires semble supérieur... mais exprimé en TTC, à la différence de SGDB France.



Face au ralentissement de la construction, Equip accélère sur la fourniture industrielle

<https://www.lemoniteur.fr/article/face-au-ralentissement-de-la-construction-equip-accelere-sur-la-fourniture-industrielle.2297137>

La 8e édition du salon Formatech, le salon du groupement de distributeurs indépendants en quincaillerie du bâtiment Equip, s'est tenue cette semaine à Lyon. Elle a rassemblé les équipes des adhérents et leurs fournisseurs autour des nouveaux produits et techniques.



A cette occasion, le groupement a rappelé sa priorité du moment : accélérer sur la fourniture industrielle.

Le groupement de distributeurs indépendants spécialisés en quincaillerie du bâtiment et en fourniture industrielle l'avait annoncé l'année dernière à l'occasion de la 7e édition de son salon Formatech. Il persiste et signe cette année lors de son salon 2023 : Eqip veut s'engager plus fermement sur la voie de la fourniture industrielle. Une activité déjà pratiquée par un certain nombre de ses adhérents, avec la structuration récente de plusieurs pôles dédiés (chez Foussier par exemple, ou encore Dompro, Fic, Forum du bâtiment etc), mais malgré tout encore globalement largement minoritaire.

Premier signe visible de cette évolution : la création en cours d'une commission dédiée. Son pilote vient d'être désigné : il s'agira d'Aurélien Humbert, directeur général de Looten et tout nouvel adhérent d'Eqip suite au rachat à l'automne dernier d'UMHS qui était déjà membre du groupement. Looten devient, par la même occasion, le premier adhérent d'Eqip spécialisé en fourniture industrielle.

Deuxième levier sur lequel mise Eqip : le rapprochement avec le groupement allemand EBH (10 milliards d'euros de chiffre d'affaires) et son groupement d'achats EDE. « Nous collaborons déjà avec EBH depuis 7/8 ans mais l'idée est d'aller désormais plus loin. La forme de la collaboration n'est pas encore clairement établie mais l'ambition est de s'appuyer sur leur expertise en fourniture industrielle pour nous donner accès à certaines gammes », précise Rik Lecot, président d'Eqip et patron de l'entreprise belge éponyme qui, avec ses quelque 280 M€ de chiffre d'affaires, revendique 30% du marché belge de la quincaillerie et 15% de celui de la fourniture industrielle.

Marché tendu de la construction

Si Eqip entend inciter ses adhérents à passer la seconde sur la fourniture industrielle, c'est d'une part parce que ce marché est habituellement générateur d'une marge plus généreuse mais aussi (et surtout), parce que le tableau de la quincaillerie pour le bâtiment s'est nettement assombri ces derniers mois. « La France s'en sort mieux que les autres pays c'est certain mais il n'en reste pas moins que l'évolution n'est pas favorable », pointe le président d'Eqip. Anne-Marie Bihel, secrétaire générale du groupement, complète : « la construction est clairement entrée dans une phase de repli. 2024 sera probablement une année difficile pour l'activité quincaillerie ».

Après une année 2021 de rattrapage exceptionnelle (+22%, 1,8 milliard d'euros de CA), 2022 s'est finalisée à 2 milliards d'euros de chiffre d'affaires, avec un nombre d'adhérents constant. Pour 2023, le compteur devrait rester bloquer sur le même chiffre. « A fin juillet, nous étions à +3,5% de ventes par rapport à l'année dernière et je pense que nous allons décélérer doucement jusqu'à la fin de l'année », prédit Rik Lecot, signalant par ailleurs le mouvement de déstockage en cours. Si les ventes ont progressé de 3,5%, les achats, eux, n'ont en effet affiché qu'une hausse de 0,4%. « L'année dernière, des surstocks avaient été faits pour pallier des mauvaises régularités de livraison de certains fournisseurs et pour anticiper les hausses prévisibles de prix. En 2022, les ventes avaient progressé de 12% et les achats de 15... C'est désormais le mouvement inverse car nous avons tous des niveaux de stocks élevés », conclut-il.

Eqip en chiffres

-18 adhérents

- 615 points de ventes

- 2 milliards d'euros de chiffre d'affaires en 2022 Encadré

Formatech 2023 : le bilan

Environ 1100 personnes (600 collaborateurs du réseau Eqip et 500 issus des staffs fournisseurs) ont participé à la 8e édition de Formatech. Une édition légèrement revisitée dans l'organisation des rendez-vous adhérents/fournisseurs et les formations. Au total : 100 stands de fournisseurs, 2.000 rendez-vous préprogrammés, 88 thèmes de formation avec 315 sessions auxquelles ont assisté quelque 400 collaborateurs du réseau.

La prochaine édition n'aura lieu qu'en 2025, Eqip préférant enjamber l'année des Jeux Olympiques. Le groupement réfléchit d'ailleurs très sérieusement à passer à un rythme biennal.



LesEchos L'industrie automobile tourne le dos à la mondialisation

[https://www.lesechos.fr/industrie-services/automobile/lindustrie-automobile-tourne-le-dos-a-la-mondialisation-1982695#utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=sr_industrie&utm_content=20230929&xtr=EPR-6065-\[20230929](https://www.lesechos.fr/industrie-services/automobile/lindustrie-automobile-tourne-le-dos-a-la-mondialisation-1982695#utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=sr_industrie&utm_content=20230929&xtr=EPR-6065-[20230929)

Après les ruptures d'approvisionnement et les perturbations logistiques liées au Covid, les constructeurs raccourcissent drastiquement leurs chaînes logistiques. Quitte à payer une facture plus salée.



Les constructeurs et industriels européens de l'automobile ont diminué d'un quart leur approvisionnement provenant d'un autre continent. (Sipa)

Le juste-à-temps et la recherche de l'approvisionnement en pièces à l'autre bout du monde pour gagner quelques centimes n'est plus l'alpha et l'oméga dans l'automobile. Le secteur relocalise en masse, relève Capgemini dans une étude publiée ces derniers jours.

« La proportion de l'approvisionnement en provenance de pays lointains a chuté de 22 % ces deux dernières années », écrivent les auteurs. Ils s'attendent à une baisse supplémentaire de 19 % ces deux prochaines années.

L'effet Covid

La chaîne d'approvisionnement automobile a très mal vécu le stress test grandeur nature de la pandémie. La conjugaison du juste-à-temps, [des pénuries](#) et des graves perturbations des transports de marchandises durant les années 2020 et 2021 ont eu raison des canons du modèle d'organisation industrielle inventé par Toyota dans les années 1960.



Cap, donc, sur la relocalisation des approvisionnements. « Il s'agit pour nous d'un objectif stratégique, explique le dirigeant d'un groupe automobile cité dans l'étude. Au vu des pressions politiques et des questions de disponibilité des matières premières, il faut que 75 % de notre chaîne d'approvisionnement soit rapatriée dans des pays proches de nos usines, voire à côté d'elles. »

Différence de coûts

L'Europe mène la danse. Les constructeurs et industriels de l'automobile ont diminué d'un quart leur approvisionnement lointain.

« Sourcer en Europe ou plus proche du Vieux Continent revient naturellement plus cher que de faire fabriquer en Chine, mais offre plus de flexibilité dans l'approvisionnement et donc une meilleure gestion des risques, explique Alexandre Audoin, en charge de l'automobile chez Capgemini. [Les réglementations européennes](#) [future réglementation visant à limiter l'empreinte carbone de la chaîne d'approvisionnement, plan d'action sur l'économie circulaire, NDLR] réduiront ce fossé ces prochaines années. »

LIRE AUSSI :

[EXCLUSIF - L'Etat négocie la relocalisation de la Peugeot 208 électrique en France](#)

En plus de la sécurisation de la chaîne d'approvisionnement, la réglementation est un des principaux moteurs des relocalisations. [L'« European Chips Act » \(ECA\)](#), tout comme son équivalent américain, visent par exemple à se fournir localement en semi-conducteurs, devenus incontournables dans l'automobile. L'ECA ambitionne de faire doubler la part de marché des fabricants européens de 10 % à 20 % de la production mondiale.

Les conséquences sont déjà visibles. Prenant les devants, l'équipementier Bosch avait annoncé dès juin 2021 qu'il investissait 1,2 milliard d'euros dans une usine de semi-conducteurs et de capteurs en Allemagne. Sans parler de [l'investissement de 30 milliards d'euros](#) d'Intel outre-Rhin pour produire des puces. Toutefois, la mise en route puis la montée en puissance de ces sites prendront du temps.

Améliorer la résilience

L'Asie-Pacifique et les Etats-Unis suivent la tendance. Pour ces derniers, cela se traduit d'ailleurs dans les chiffres des importations, celles en provenance de Chine ayant diminué de 24 % au printemps. Une tendance qui bénéficie clairement au Mexique, où les industriels de l'auto sont devenus parmi les premiers investisseurs étrangers, selon le gouvernement. La [puissante réglementation américaine](#) n'y est pas pour rien.

Les industriels interrogés par Capgemini sont catégoriques. Ils pensent que, grâce aux relocalisations, ils seraient capables d'éviter 60 % des coûts engendrés par les perturbations logistiques et subis en 2022.

Guillaume Guichard



[https://www.lesechos.fr/industrie-services/automobile/automobile-les-surcapacites-industrielles-en-europe-menacent-1985930#utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=sr_industrie&utm_content=20231010&xtr=EPR-6065-\[20231010](https://www.lesechos.fr/industrie-services/automobile/automobile-les-surcapacites-industrielles-en-europe-menacent-1985930#utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=sr_industrie&utm_content=20231010&xtr=EPR-6065-[20231010)

Le projet de reprise de l'usine Ford à Sarrelouis a tourné court. L'arrêt de la production, prévu pour 2025, découle des difficultés de la marque en Europe, mais aussi de la forte baisse du marché ces dernières années.



L'absence de repreneur rend quasiment inéluctable la fermeture du site de Sarrelouis en 2025, lorsque le seul modèle qu'il assemble (la Ford Focus) sera retiré du catalogue. (Krisztian Bocsi/Bloomberg)

Par [Lionel Steinmann](#) / Publié le 9 oct. 2023

Le sort de l'usine Ford de Sarrelouis, en Allemagne, semble désormais scellé. Le constructeur américain a annoncé la semaine dernière que les négociations menées depuis plusieurs mois avec un éventuel repreneur ont échoué, ce qui rend quasiment inéluctable la fermeture du site en 2025, lorsque le seul modèle qu'il assemble (la Ford Focus) sera retiré de la vente. Une issue qui témoigne des difficultés du constructeur en Europe, mais aussi des surcapacités de production qui affectent l'industrie automobile en Europe.

Les 4.500 salariés de cette usine de la Sarre (dont 20 % à 25 % de Français vivant de l'autre côté de la frontière) ont commencé à s'inquiéter en juin 2022, [lorsque Ford a choisi Cologne et Valence](#) (Espagne) plutôt que Sarrelouis pour produire sa future gamme de voitures électriques. A l'époque, la direction avait assuré que l'usine allait « continuer de produire », mais que le groupe « évaluait des options ».

Des mois de négociation

Le constructeur ayant décidé de ne plus vendre que des voitures 100 % électriques en 2030, la solution pour éviter la fermeture était de trouver un repreneur. Un scénario rendu plausible par la volonté affichée de plusieurs constructeurs chinois, dont BYD et MG, d'appuyer leurs offensives en Europe en produisant localement.

L'affaire semblait bien engagée. Fin janvier, le « Wall Street Journal » avait fait état [de discussions entre Ford et BYD](#), tandis que la direction expliquait un peu plus tard avoir pris langue avec deux investisseurs. L'un d'entre eux a fini par signer fin juin une lettre d'engagement non contraignante avec Ford et la région de la Sarre, sur une solution qui devait permettre de sauver 2.500 emplois.

Las, au terme de la procédure d'évaluation des risques (« due diligence »), l'investisseur (dont l'identité reste un mystère) « a décidé de ne pas poursuivre les négociations », a annoncé Ford la semaine dernière. Un revirement à la fois « soudain et inattendu », selon le président du comité d'entreprise Markus Thal.

La fin de la production automobile à Sarrelouis dans deux ans semble désormais actée. Pour sauver ce qui peut l'être, le constructeur évoque désormais « un plan alternatif », reposant sur une diversification de l'activité et l'espoir d'attirer plusieurs investisseurs de plus petite taille. La cible est désormais de créer ou préserver un millier d'emplois.

Une marque à la peine en Europe

Ces déboires sanctionnent les difficultés persistantes de Ford sur le marché européen des voitures particulières (le groupe est plus en réussite sur les utilitaires). Ses ventes, qui dépassaient 1,4 million d'exemplaires à la fin du XX^e siècle, sont passées sous la barre des 600.000 l'an dernier.

Ce déclin a déjà forcé le constructeur à tailler dans ses effectifs à plusieurs reprises. En février dernier, il avait déjà annoncé [un plan de 3.800 départs volontaires](#) sur trois ans, afin de réduire ses coûts et de se concentrer sur les véhicules électriques.

La fermeture annoncée de cette usine signale également que le marché automobile européen souffre de surcapacités. Entre 2019 et 2022, la crise du Covid et surtout la pénurie de semi-conducteurs ont fait chuter la production automobile en Europe de 21 à 15,7 millions d'unités, soit un plongeon de 25,4 % en trois ans.

Ce repli a particulièrement été marqué en France (-37 %) et en Allemagne (-25,7 %). Selon l'institut Inovev, le taux d'utilisation moyen des usines du secteur était de 58 % en Europe l'an dernier, contre 81 % en 2019.

Avec la fin des goulots d'étranglement dans la production, et des stocks importants de commandes à livrer, l'année 2023 va certes marquer un rebond. Mais ce rattrapage arrive à son terme et les prises de nouvelles commandes affichent des baisses à deux chiffres. 2024 s'annonce morose, et à moyen terme, experts et professionnels s'accordent sur le fait que le marché automobile ne retrouvera jamais son étiage de 2019.



Concurrence accrue

Le gâteau sera donc plus petit à partager, mais il faudra aussi compter avec la concurrence des nouveaux entrants, qu'il s'agisse de Tesla, BYD ou MG. Dans ce contexte, les marques traditionnelles devraient éprouver des difficultés croissantes à faire tourner correctement leurs usines, et devront réduire la voilure.

Ford n'est pas le seul à revoir à la baisse son potentiel industriel. En mars prochain, l'arrêt de la production de la Renault ZOE à Flins (Yvelines) actera la reconversion du site dans l'économie circulaire. Volkswagen, de son côté, vient de renoncer à construire une nouvelle usine consacrée à l'électrique dans son fief de Wolfsburg et se contentera de moderniser les lignes existantes.

LesEchos **Fabriquer des voitures avec moins de pièces, la nouvelle frontière de l'automobile**

https://www.lesechos.fr/industrie-services/automobile/fabriquer-des-voitures-avec-moins-de-pieces-la-nouvelle-frontiere-de-lautomobile-1981853#utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=re_8h&utm_content=20230927&xtor=EPR-5000-f20230927

Suivant la voie ouverte par Tesla, les constructeurs revoient la conception de leurs véhicules pour simplifier le montage. Avec de nombreux avantages à la clé.



Chez Tesla, la partie arrière du châssis du Model Y est réalisée en un seul bloc en alliage d'aluminium, là où il fallait 70 pièces pour la Model 3. (Patrick Pleul/Ap/SIPA)

C'est entendu, la voiture de demain sera électrique, en tout cas en Europe. Mais elle comptera aussi de moins en moins de pièces et sera plus simple à assembler. Une voie pour baisser les coûts de production que Tesla a été le premier à explorer, et dans laquelle tous les constructeurs sont en train de s'engouffrer.

Au début de la décennie, les experts du secteur évaluaient à 30.000 le nombre moyen de pièces nécessaires pour fabriquer une voiture. Un total qui inclut des milliers de vis et d'attaches, mais aussi les composants liés à l'électronique embarquée.

Le nombre de sous-ensembles tournait plutôt autour de 2.500.



Gagner en productivité

Ce chiffre est en train de se réduire considérablement. Du fait du changement de motorisation, tout d'abord. « Un moteur électrique nécessite 40 % de pièces en moins par rapport à un moteur thermique, rappelle Michael Valentin, cofondateur du cabinet de conseil Opeo. La transmission est également beaucoup plus simple. »

Mais pour les constructeurs, il s'agit aussi de faire des économies. « Réduire le nombre d'éléments, c'est diminuer le temps nécessaire pour les assembler, et donc augmenter la productivité de l'usine, détaille Eric Kirstetter, associé senior chez Roland Berger. Le sujet est primordial dans les pays où le coût de main-d'oeuvre est élevé. Mais cela suppose de revoir la conception du véhicule. »

Sur ce sujet, comme sur d'autres, Tesla a joué les pionniers. Partant d'une feuille blanche, l'entreprise d'Elon Musk n'a pas hésité à remettre en cause des dogmes que les ingénieurs des constructeurs traditionnels considéraient comme intangibles. L'innovation la plus spectaculaire concerne l'utilisation depuis trois ans de « giga presses », d'où sort la partie arrière du châssis du Model Y, réalisée en un seul bloc en alliage d'aluminium, là où il fallait 70 pièces pour la Model 3.

Plus largement, « Tesla cherche à chaque étape à faire les sous-systèmes les plus simples possibles, préférant, dans la plupart des cas, les réaliser en interne plutôt que de faire appel à un équipementier, souligne Michael Valentin, qui a consacré plusieurs ouvrages à la marque. Par ailleurs, la mise en place d'options se fait par le biais du logiciel, plutôt que par l'ajout de pièces mécaniques supplémentaires. »

Tesla met la barre très haut

Ces progrès ont permis à Tesla de réduire à 10 heures le temps nécessaire pour produire son SUV Model Y dans sa nouvelle usine de Berlin. C'est trois fois moins que chez Volkswagen, [s'alarmait en 2021](#) Herbert Diess, l'ancien patron du groupe allemand.

Ces gains de productivité se retrouvant dans le prix de vente, les constructeurs occidentaux ont sonné le tocsin. Ils cherchent eux aussi à réduire le temps d'assemblage, avec d'autant plus d'ardeur que la concurrence chinoise s'est déjà engagée dans cette voie.

Renault fait partie des plus actifs. « Pour la future R5, nous visons un temps d'assemblage de 9 heures », avançait le patron du constructeur, Luca de Meo, début septembre en marge du Salon de l'auto de Munich. Les autres marques abondent.

« Réduire le nombre de pièces, c'est aussi moins de risques d'erreurs lors de la production, et une diminution des risques potentiels sur l'approvisionnement de l'usine, fait valoir Fabrice Devanlay, directeur des relations publiques de Ford France. A l'usage, le véhicule est également moins sujet aux vibrations, et en cas de réparation, le stock de pièces détachées est plus simple à gérer. » Le constructeur a appliqué ce principe dans son futur SUV Explorer, avec, par exemple, des appuie-tête qui ne sont plus amovibles, mais moulés avec le siège.



Faciliter le recyclage

Le premium s'y met aussi, même s'il est moins concerné par la guerre des prix. Comme chez BMW, où la réduction du nombre de pièces vise à simplifier le recyclage lorsque le véhicule sera en fin de vie. Sur le concept car Neue Klasse, qui préfigure le futur de la gamme électrique, les contours de vitre ont disparu, le câblage interne est raccourci et le célèbre logo est gravé directement sur le capot.

Cette quête de simplification n'a toutefois pas que des avantages. Le risque, en cas de panne ou d'accident, est de devoir changer tout un sous-ensemble au lieu d'une seule pièce, ce qui ferait grimper le coût chez le garagiste. Certains assureurs s'interrogent ainsi sur la réparabilité du Model Y, avec l'arrière de son châssis fait d'une seule pièce, en cas de choc important.

Cela n'a pas empêché Toyota d'annoncer, en juin dernier, qu'il allait passer lui aussi au « giga casting » sur cette partie du véhicule. Et Tesla ne compte pas s'arrêter là : pour son futur modèle à 25.000 euros, l'entreprise d'Elon Musk travaillerait, selon l'agence Reuters, à un châssis ramené à une seule pièce.

LesEchos Ces nuages qui s'amoncellent au-dessus de l'automobile européenne

Rassemblés au salon de Munich, qui remplace Francfort, les constructeurs devraient encore enregistrer de bons chiffres d'ici à la fin de l'année grâce à une conjonction de facteurs inédits. Mais la réalité des baisses de commande devrait les rattraper à moyen terme.

[https://www.lesechos.fr/industrie-services/automobile/ces-nuages-qui-samoncellent-au-dessus-de-lautomobile-europeenne-1974855#utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=nl_lec_8h_premium&utm_content=20230904&xtr=EPR-5010-\[20230904](https://www.lesechos.fr/industrie-services/automobile/ces-nuages-qui-samoncellent-au-dessus-de-lautomobile-europeenne-1974855#utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=nl_lec_8h_premium&utm_content=20230904&xtr=EPR-5010-[20230904)



Alors que s'ouvre le Salon automobile de Munich, le marché automobile européen vit sur ses arrières de commandes, un phénomène complètement inédit pour le secteur, généré par les pénuries de composants et le chaos logistique post-Covid. (AFP)

Pour l'instant, tout va bien. Au Salon automobile de Munich, qui ouvre en ce début septembre en Bavière, les constructeurs devraient profiter d'un bel été indien. Mais l'hiver vient, avec son lot d'inquiétudes.

Le contexte macroéconomique, les baisses de commande et la concurrence chinoise préoccupent les industriels européens du secteur en dépit de très bons chiffres d'immatriculations ces derniers mois. En attendant, Volkswagen, Stellantis, Mercedes, Renault ou BMW devraient afficher de très bons résultats sur la seconde moitié de l'année. Façon queue de comète.

• La conjoncture rattrape les constructeurs

Le brutal redémarrage post-Covid a fait long feu. [L'économie mondiale est en train de caler](#). Flambée des prix et hausse des taux d'intérêt rognent le pouvoir d'achat des consommateurs, qui repoussent leurs grosses acquisitions, en premier lieu la voiture.

Le renchérissement du loyer de l'argent en particulier vient percuter l'essor de la location avec option d'achat (LOA) et la location longue durée (LLD) chez les particuliers. Les taux de refinancement du secteur sont passés de presque zéro à 5 % au début de l'été. Or cette formule commerciale était justement utilisée depuis quelques mois par les marques automobiles pour faire avaler les fortes hausses de prix imposées à leurs clients depuis 2020.

Dans ce contexte, les constructeurs allemands voient l'avenir en gris. En juin, pour le cinquième mois consécutif, l'indicateur de confiance de l'institut IFO a dérapé, de 10 points d'un coup, pour tomber à -56,9 points - se rapprochant ainsi du plus bas historique de 2008 (-67,8 points).

Côté français, « le solde d'opinion sur les perspectives générales d'activité se replie nettement dans le commerce et la réparation d'automobiles », prévient l'Insee dans sa dernière livraison du climat des affaires. Quant aux constructeurs, l'indice de confiance a encore baissé en août, même s'il reste à un niveau supérieur à sa moyenne historique.

• Les carnets de commandes s'épuisent

De fait, les nouveaux clients se font plus rares dans les concessions automobiles. Depuis quelques mois, [les commandes chutent](#). En France, la dégringolade est de 15 % en moyenne par rapport à l'année dernière. C'est encore pire en Allemagne, où cet indicateur dévisse de 20 à 30 %.

Les consommateurs tiquent sur les étiquettes. « Profitant de la pénurie de composants, les constructeurs ont augmenté les prix de leurs modèles de 15 à 25 % depuis 2020, ce qui est bien plus rapide que l'évolution du pouvoir d'achat des clients sur la période », fait remarquer Denis Schemoul, chez S&P Global. Le marché, malgré le récent rebond, navigue toujours dans de basses eaux, à 85 millions de véhicules par an, soit 10 millions de moins qu'avant la pandémie. Mais les constructeurs s'y sont retrouvés avec une rentabilité historique qui leur permet de financer l'électrification de l'offre.



« Il n'est pas possible de revenir aux volumes d'avant 2020 avec les niveaux de prix actuels, prévient cependant David Lesne, chez UBS. Les clients ne suivent plus. » En Europe, un segment entier est en danger de disparition, les très populaires et plutôt abordables petites citadines du segment A, qui pesaient près de 10 % du marché en Europe, d'après Jato.

Pour faire revenir les consommateurs, les constructeurs vont donc devoir accepter des baisses de prix. Quitte à éroder [leurs généreuses marges](#). « Certains constructeurs devront dès la rentrée se relancer dans une bataille commerciale pour assurer leurs volumes, prévoit Denis Schemoul, chez S&P Global. D'autres devraient avoir de quoi voir venir jusqu'à la fin de l'année. » Certains analystes financiers envisagent même [« un bain de sang »](#) à moyen terme.

• La maladie des rabais est de retour

Pour l'instant, la baisse des commandes ne se voit pas dans les statistiques ni dans les comptes des constructeurs. « Nous observons une différence importante entre les immatriculations et la demande réelle », relève Thomas Besson, analyste chez Kepler Cheuvreux. Le marché est effectivement schizophrène, avec des immatriculations enchaînant depuis le début de l'année des hausses mensuelles de 15 % sur un an, et des commandes qui chutent dans les mêmes proportions.

Tout s'explique. Les immatriculations d'aujourd'hui sont les commandes d'hier et d'avant-hier. Autrement dit, le marché automobile européen vit sur ses arriérés de commandes, un phénomène complètement inédit pour le secteur généré par pénuries de composants et le chaos logistique post-Covid. Ce matelas a permis jusqu'à présent de rendre indolore la chute des commandes enregistrées dans les concessions.

« Aussi décorrélés de la réalité des commandes que cela puisse paraître, les résultats devraient continuer d'être excellents au second semestre, s'étonne presque David Lesne, analyste chez UBS. Les années précédentes, les prix augmentaient, mais les volumes baissaient. Maintenant, les prix restent en territoire positif et les volumes de livraison, fruits des commandes passées, augmentent. »

Difficile de dire quand le ralentissement se fera plus visible. « En général, le secteur automobile se retourne brutalement, observe Philippe Houchois, analyste chez Jefferies. De façon inédite, nous nous orientons actuellement vers une baisse de l'activité, mais pas un effondrement soudain. »

Les premiers signaux faibles commencent à apparaître dans le paysage automobile français. On trouve, par exemple, de nouveau des véhicules « zéro kilomètre » dans les réseaux de vente d'occasion, ce qui signifie que les concessionnaires se retrouvent avec des véhicules sur les bras qu'ils ne parviennent pas à écouler neuf.

S&P Global s'attend à un ralentissement de la production pour début 2024, lorsqu'il n'y aura plus rien pour compenser la baisse des commandes. « Tout pointe vers une détérioration du mix prix en 2024 et 2025, avec un retour de la logique des promotions », prévient Thomas Besson. Pour faire tourner les usines et assurer les volumes. En Chine, la guerre des prix a d'ailleurs déjà repris au printemps sur fond de ralentissement du marché.



De plus, la concurrence des nouveaux acteurs, notamment chinois, devrait compliquer la vie des constructeurs occidentaux. S&P Global table sur un recul de la production de 2 % des acteurs traditionnels, tandis que les nouveaux acteurs devraient voir la leur bondir de 10 %.

• La concurrence chinoise montre ses muscles

Munich tournera en partie à l'heure de Pékin. Plus que les constructeurs allemands, ce sont les marques chinoises qui devraient une nouvelle fois attirer l'attention sur les terres bavaroises de BMW. Ils seront présents en nombre, et pourraient même faire de l'ombre à [la nouvelle mouture du Model 3 de Tesla](#). Les organisateurs décomptent deux fois plus de constructeurs originaires de l'empire du Milieu que lors de la dernière édition de 2021.

Tous sont des spécialistes de l'électrique. Seront présent des noms désormais connus comme [le nouveau géant BYD](#) (le challenger de plus en plus menaçant de Tesla), MG, marque en plein essor en Europe du groupe SAIC, mais aussi des inconnus sur le Vieux Continent comme les start-up HiPhi, [Leapmotor](#) et [Xpeng](#).

Leur arrivée commence à se voir dans les chiffres du marché. Si elles ne pèsent que 2,7 % du marché automobile européen global sur les six premiers mois de l'année, elles atteignent déjà 7,9 % [dans l'électrique](#), d'après les chiffres de Schmidt Automotive Research.

Les marques chinoises viennent à Munich défier les marques allemandes sur le premium. BYD mettra en avant [sa luxueuse berline Seal](#), concurrente de la Tesla Model 3 et de la BMW i4. Il introduira également en Europe sa marque haut de gamme Denza. Les start-up comme HiPhi ne seront pas en reste. Cette dernière ne vise que le marché premium avec des modèles sophistiqués et futuristes.

Cela annonce-t-il les premières vagues d'un raz de marée ? Les analystes d'UBS estiment que les marques chinoises devraient dévorer un tiers du marché mondial d'ici à 2030, contre 17 % aujourd'hui. Les principaux perdants, ajoutent-ils, ne seraient autres que les constructeurs européens.

SiecleDigital

**Les voitures électriques
devraient représenter 86 % des
ventes en 2030**

Après 150 ans d'existence, l'ère des voitures à moteur à combustion touche à sa fin. C'est en tout cas la conclusion d'un rapport, publié le 14 septembre par le Rocky Mountain Institute (RMI), un centre de recherche et d'études américain sur l'énergie. Baptisée Cars, The end of the ICE age (en français : Voitures, La fin de l'ère du moteur à combustion), elle affirme que d'ici 2030, le marché mondial des voitures à carburants fossiles devrait chuter entre 14 % et 38 %.



En 2040, les voitures ne devraient plus avoir besoin de pétrole

Dans son analyse de 44 pages, RMI affirme que la baisse des prix des batteries permettrait d'atteindre la parité du nombre de véhicules électriques avec les modèles à essence en Europe en 2024 et aux États-Unis en 2026. Le centre de recherche estime que le coût des batteries devrait diminuer de moitié au cours de cette décennie, passant de 151 dollars par kilowattheure (kWh) en 2022 à entre 60 et 90 dollars par kWh. « Les véhicules électriques deviendraient pour la première fois aussi bon marché à l'achat que des voitures à essence d'ici 2030 et moins chères à l'usage, » affirme l'étude.

Cet équilibre entraînerait les voitures traditionnelles vers leur fin. RMI indique que les ventes de voitures traditionnelles ont atteint leur pic en 2017. Depuis cet apogée, les ventes diminuent de 5 % par an. D'ici la fin de la décennie, les ventes de ce type de voitures tomberont entre 14 et 38 millions d'unités par an. Au-delà des ventes, les voitures à combustions fossiles devraient également se raréfier sur le marché de l'occasion et augmenter à la casse.

Le centre de recherche estime que la durée de vie d'une voiture est de 15 ans. Entre 2010 et 2020, l'étude déclare que le nombre de voitures traditionnelles mises à la casse chaque année s'est situé entre 40 et 50 millions dans le monde. D'ici 2030, ce nombre dépassera les 60 millions, RMI se permet de rappeler qu'il faudra trouver une solution pour recycler correctement ses anciens véhicules.

L'analyse de RMI estime que la croissance rapide des modèles électriques en Europe et en Chine « implique que les ventes de véhicules électriques seront multipliées par au moins six d'ici 2030, pour atteindre une part de marché de 62 % à 86 % des ventes ». Cette forte progression est due aux politiques publiques mises en place : la Chine mise sur les subventions pour dynamiser les ventes, l'Union européenne interdira la vente de nouveaux modèles combustibles fossiles à partir de 2035. Les constructeurs automobiles doivent rapidement se réorienter vers l'électrique pour ne pas prendre de retard.

Selon les chercheurs, les politiques appliquées, les changements stratégiques des constructeurs et les enjeux climatiques pourraient pousser le secteur automobile à abandonner le pétrole dans les années 2040. « En 2030, la demande de pétrole chutera entre 5 et 9 % par an, soit une réduction journalière de 1 à 1,5 million de barils. Dans les années 2040, la demande de pétrole du secteur automobile tombera à zéro » affirme l'étude.



Le marché chinois, nouvelle poule aux œufs d'or des équipementiers automobiles français ?

[LA CHINE, NOUVELLE PUISSANCE AUTOMOBILE 3/5] Valeo, Plastic Omnium, Forvia... La montée en puissance des constructeurs chinois dans la mobilité électrique est source d'affaires juteuses pour les équipementiers français. Ces derniers s'appuient notamment sur leur avance technologique pour gagner des parts de marché.

https://www.usinenouvelle.com/article/le-marche-automobile-chinois-nouvelle-poule-aux-ufs-d-or-des-equipementiers-francais.N2165572?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=info_auto-mobilites&email=1999103611&idbdd=56565

Les constructeurs chinois sont plus friands des technologies d'aides à la conduite (ADAS), que leurs concurrents occidentaux. Une opportunité pour Valeo, qui a réalisé 14% de son chiffre d'affaires en Chine au premier semestre 2023.

Les équipementiers français ont la banane. Au premier semestre 2023, Plastic Omnium affiche de solides résultats avec un chiffre d'affaires de 5,8 milliards d'euros, en hausse de 34,7%. Le groupe français spécialiste des réservoirs essence, pare-chocs et systèmes de dépollution est en pleine phase de diversification vers l'hydrogène, l'éclairage et l'électrification.

Les résultats sont au rendez-vous dans un marché automobile toujours volatil, particulièrement en Chine. Propriété de la famille Burelle, Plastic Omnium y a surperformé de 10,6 points au cours des six premiers mois de l'année, dans un marché qui selon l'entreprise «accélère vers la mobilité électrique». Les constructeurs chinois comme SAIC, BYD, Geely ou Nio occupent désormais une place de choix au sein du portefeuille de l'entreprise, pesant pour 22% du chiffre d'affaires dans le pays. «*Je suis très content de notre profitabilité en Chine*», résume à l'*Usine Nouvelle* Laurent Favre, directeur-général de Plastic Omnium.

Plastic Omnium n'est pas le seul équipementier dans cette situation. Valeo affiche aussi un sourire radieux, avec un chiffre d'affaires de 11,2 milliards d'euros sur les six premiers mois de l'année, en croissance de 19%. «*Ce premier semestre démontre qu'on a vraiment la capacité d'être dans le top 3 des équipementiers qui électrifient le monde*», assure avec fermeté son dirigeant, Christophe Périllat à l'*Usine Nouvelle*. «*Le marché adressable ne cesse de grimper [à la faveur de l'électrification], ajoute-t-il. Dans un véhicule thermique, on avait entre 150 et 200 euros de technologies Valeo. Dans une voiture électrique, c'est entre 1000 et 2000 euros.*» Les constructeurs chinois sont plus gourmands que leurs concurrents occidentaux en technologies d'aides à la conduite (ADAS). Une opportunité pour Valeo, qui réalise 14% de son chiffre d'affaires en Chine. «*C'est le plus grand marché du monde, il représente un tiers du marché mondial, explique Christophe Périllat. Valeo, avec ses 35 usines dans le pays, n'a pas l'intention de s'en couper !*»



Une précieuse avance technologique

Son concurrent Forvia, autre équipementier français de rang un, ne le contredira pas. Au premier semestre, l'entreprise née en 2022 de l'acquisition par Faurecia de l'allemand Hella, casse la baraque. Elle profite de sa présence historique en Chine pour enregistrer quelque 3,8 milliards d'euros en prises de commandes sur les six premiers mois de l'année, soit près de 25% du total. Des chiffres qui sont, selon Forvia, le reflet du *«renforcement du partenariat avec BYD (les deux entreprises vont construire une nouvelle usine d'assemblage de sièges en Thaïlande, ndlr) et des bonnes perspectives avec les autres constructeurs chinois et internationaux»*. Une tendance que valide les analystes financiers. *«Miser sur les fournisseurs automobiles européens qui font des affaires en Chine semble être une manière intelligente de tirer profit de l'expansion des constructeurs chinois»*, commente ainsi le bureau d'analyse financière parisien AlphaValue.

Ces trois exemples sont autant d'indicateurs des opportunités que représente le marché automobile chinois pour les équipementiers français. Pour cause : leurs concurrents chinois ne sont pas encore au niveau en termes d'innovations technologiques. *«Les équipementiers chinois se disent capables d'atteindre le rang un, mais ce n'est pas vrai»*, commente un consultant français. *«Valeo, par exemple, détient une quantité incroyable de technologies qui ne sont pas maîtrisées par les équipementiers chinois»*. Autre force des équipementiers étrangers présents en Chine : *«les constructeurs locaux n'ont pas le poids du passé à gérer, ce sont des structures plus légères et donc plus aptes à écouter les suggestions des équipementiers»*, ajoute un associé au sein d'un grand cabinet de conseil parisien.

En Europe, un marché moins porteur pour les équipementiers

Ces performances intéressantes en Asie sont bienvenues. En Europe, marché historique des équipementiers comme Valeo, Plastic Omnium et Forvia, les relations avec les constructeurs ne sont pas toujours au beau fixe. Alors que l'argent est le nerf de la guerre, la transition énergétique pèse sur les comptes des grands constructeurs, par ailleurs malmenés en Chine. *«Aujourd'hui, les constructeurs n'ont pas toujours beaucoup d'argent à injecter dans la recherche et développement de nouveaux produits, constate un connaisseur du secteur. Ce qui fait que les équipementiers doivent la financer eux-mêmes. Cette situation crée des tensions sur les liquidités très difficiles à gérer, surtout avec l'inflation.»* Selon de nombreux observateurs, certains grands constructeurs européens tentent de réduire leurs coûts vaille que vaille. En prenant des risques limités, ils se tournent vers de plus petits sous-traitants, parfois prêts à accepter moins de marges mais qui ont également les reins moins solides. Une arme à double tranchant, selon un fin connaisseur de ces dossiers : *«Tant que tout se passe bien, tant mieux. Mais qui va payer la tuile le jour où elle tombe ?»*



Olivier Blanc,
président de **Sam Outillage**

"Notre objectif en 2025 est de devenir le leader français des outils connectés"

**2022***Nommé président de Sam Outillage***2020***L'annonce du confinement***2014***La sortie de bourse du fabricant d'outils***2008***Nommé directeur général de Sam Outillage***ses dates clés**

Quatrième génération à la tête de l'entreprise de fabrication d'outils basée à Saint-Etienne, (170 collaborateurs, 35 M€ de CA, 10 000 produits vendus dans 40 pays et deux filiales logistiques et commerciales en Espagne et aux Pays-Bas) Olivier Blanc accompagne la mutation de l'entreprise centenaire. Un changement de paradigme à coup d'avancées technologiques.

Propos recueillis par Stéphanie Véron

L'entreprise est dans une ère de transformation, quelle en est la logique ?

Nous concevons des produits ultra traditionnels, universels et intemporels. Tous les pays savent fabriquer de l'outillage. À un moment où la concurrence devient mondiale, comment des industriels comme nous peuvent construire leurs différences ? L'innovation devient un moyen de répondre à la vision que l'on a, et cette vision répond au besoin d'être différent des autres. Dans le monde dans lequel on évoluait, après le Covid, on a pris conscience que les outils traditionnels, c'était mort. La désindustrialisation, l'automatisation, la robotisation avec la montée en puissance de l'outil électroportatif ont fait que le marché de l'outillage était déclinant et nous le subissions avec un chiffre qui stagnait. Cela a été le démarrage d'une transformation assez incroyable. Nous avons initié un plan de transformation sur 2021-2025 au sortir du Covid, en septembre 2020, dans lequel on investissait 10 M€. Cela a

concerné d'abord l'outil logistique qui est aujourd'hui le plus moderne de la région pour un fabricant. Partant de la réflexion que certains de nos collaborateurs pouvaient faire jusqu'à 13 km par jour avec un effort de manutention, tout est aujourd'hui automatisé. On a investi 2 M€ dans ce centre logistique qui permet de véhiculer les produits jusqu'à l'opérateur, car on a aussi une activité très forte, la confection de mallettes destinées aux garagistes et électriciens par exemple, qui représente 30 % de notre chiffre d'affaires.

Comment avez-vous construit le nouveau visage de Sam Outillage ?

La force de Sam est que l'on voyage depuis les années 1970 et que nous connaissons l'avènement industriel du Japon. On est toujours resté à l'affût et il valait mieux l'être dans les années de la désindustrialisation, entre 1990 et 2000. Mais une fois que vous avez dit que l'outillage traditionnel est mort, que cela va être de plus en plus compliqué de les pro-

duire et que les Taïwanais ont pris le marché mondial, comment dessiner un nouveau modèle ? Avec le développement des techniques de production et de maintenance, la formation des collaborateurs, j'ai toujours pensé que les outils allaient donner les indications aux opérateurs. Notre objectif en 2025 est de devenir le leader français des outils connectés et que les innovations représentent 25 % de notre chiffre d'affaires. C'est une vraie révolution qu'il faut faire. Aujourd'hui, nous avons 10 ingénieurs et notre recherche et développement est informatique et électronique alors qu'elle était mécanique dans les années 1970. L'évolution du monde fait que j'ai des ingénieurs actuellement qui sortent de Télécom ou de l'Enise et qui travaillent sur du développement de logiciels.

Les métiers évoluent, comment accompagne-t-on cette montée en compétences en interne ?

Le capital humain est super important quand on vit une transformation comme celle-

"Les outils connectés remettent de la proximité entre le fabricant et le client final"

...

Grand témoin

"Demain, on sera avant tout un fabricant de smart tools"



© Franck Joux

En coulisses

Olivier Blanc confie que la crise sanitaire a été un moment phare de son parcours, avec la nécessité de tout revoir et repenser.

...

ci. On est issu d'un monde de forgerons, on est un des derniers fabricants à avoir encore une forge à chaud. On a des usineurs, des polisseurs... Demain et ils le savent, on sera avant tout un fabricant d'outils connectés. Toute la force du projet est de leur dire qu'ils vont passer d'une fonction de forgeron à celle de technicien de méthode ou d'assemblage. Deux axes ont été importants dans l'accompagnement des salariés. Le Plan France relance, au sortir du Covid, nous a permis d'investir 2 M€ dans le Sam Fab, construit pour assembler tous ces produits d'innovation que l'on fait en France. Les nomenclatures d'assemblage ont été faites pour qu'elles soient facilement maîtrisables. Le

deuxième élément important est la formation avec la Sam Academy. L'esprit de l'entreprise, c'est la forge. Mais ce nouveau monde des smart tools ne doit pas inquiéter nos collaborateurs. Au contraire, il faut qu'ils s'engagent là-dedans. Tout un programme a été monté notamment avec le Cetim, pour avoir des modules de formation les plus pertinents. L'année prochaine, le budget de formation dépassera 300 000 €.

Vous dites que l'outil connecté est une chance pour l'entreprise, en quoi l'est-il ?

Cela nous permet d'être au contact du client final. Nous accompagnons l'utilisateur à la fois dans l'audit de ses consommations, mais aussi

dans le paramétrage de la machine. Cela sera beaucoup plus compliqué pour un Chinois de paramétrer le badge d'un client. Les outils connectés remettent de la proximité entre le fabricant et le client final. La deuxième chose est qu'il faut remplir la machine et ça, c'est le rôle du distributeur. Il y a une vraie chaîne de valeurs qui se recrée.

Vous êtes engagé dans la relocalisation de votre production, pour quelle finalité ?

Nous avons vécu une expérience assez complexe dans les années 1990 en sortant les premières servantes d'atelier dont les ventes se sont fortement développées fin 90, début 2000. La problématique est que nous

sous-traitions à des fabricants français qui n'ont pas pu suivre les volumes. On est parti en Asie pour les faire, sauf que question satisfaction client, consommation de BFR, volume de stockage, on avait tout faux. Nous devions avoir six mois de stock et cela posait plein de problèmes de customisation. En 2013, on a décidé de relocaliser le rangement en France en rachetant un sous-traitant des années 1990, à Montpellier. Nous avons ensuite développé une activité de tolérance chez nous, et c'est ce qui nous permet aujourd'hui de dire qu'on est les seuls à fabriquer en France, à 95 % les produits de la gamme Sam'Urai, (des distributeurs intelligents, Ndlr), à l'exception de l'écran et la chaîne du moteur. Cela correspond à notre ADN de fabricant et c'est pour cela que l'on dit aussi, que d'ici deux ans 70 % de notre chiffre d'affaires en France sera fait à base de produits Made in France.

Gagner en productivité

Comment avez-vous géré la hausse du coût des matières premières ?

L'inflation sur les matières premières suite au Covid nous a vraiment impactés, et le plus gros choc a été la hausse des coûts de transport des containers qui ont été multipliés par sept. À des clients comme la SNCF ou Airbus, vous ne passez pas des hausses de prix de 10 ou 15 %. Une entreprise comme la nôtre ne peut pas trop réduire ses marges, sur-

tout quand vous investissez dans la R&D et que vous êtes dans ce processus de transformation. Vous comprenez pourquoi on avait intérêt à développer beaucoup plus le Made in France. Après, il y a eu tout un travail de fait sur la digitalisation et la productivité. Le centre logistique nous a donné des gains de productivité très importants en nous permettant de supprimer l'intérim. Ça a été un moyen pour faire face. Il y a eu aussi de bonnes initiatives prises par l'Etat concernant l'apprentissage. Cela nous a énormément aidés. Nous avons pris une trentaine d'apprentis et depuis deux ans, nous en avons intégré 18.

La question environnementale est un sujet chez Sam ?

Il nous faut décarboner notre industrie. On a des procédés de forge à chaud et nous étudions le passage à des procédés de forge à froid. C'est une transformation industrielle colossale. Je ne pourrais continuer à produire que si je fais mes produits en forge à froid. La forge à chaud est beaucoup trop consommatrice en électricité et en gaz. Nous faisons des analyses et des essais auprès de nos principaux clients, car le changement de procédé modifie la forme des outils. Il faut que le look soit accepté et que la technique de forge à froid tienne dans le temps. Et puis il y a la formation de nos forgerons... Si on arrive à faire ça, ce sera un cap énorme. On a 90 % d'espoir que ça marche.



De la crise sanitaire, une période de résilience selon le dirigeant, est née la gamme Sam'Urai. Des distributeurs intelligents de produits, matériels et équipements.

Entre nous...

Son style de management Ultra collaboratif, je délègue, je fais confiance et on travaille beaucoup par objectifs.

Son rituel du matin Une revue de presse entre 8 h 30 et 9 heures.

Un lieu ressourçant Un terrain de padel.

Des personnes inspirantes Didier Deschamps pour sa capacité à réussir, Nicolas Sarkozy, Carlos Tavares et Elon Musk pour sa capacité d'innovation et de transformation.