

La fermeture de l'usine Bridgestone: tout sauf une surprise

PAR MANUEL JARDINAUD
ARTICLE PUBLIÉ LE MARDI 22 SEPTEMBRE 2020

Le fabricant de pneus a annoncé la fermeture de son usine de Béthune avec 863 licenciements à la clé. Des politiques de tous bords s'émeuvent de cette « trahison ». Mais en contrepartie des aides publiques déversées depuis des années, rien n'était exigé de l'entreprise.



A l'usine Bridgestone de Béthunes (Pas-de-Calais), le 21 septembre 2020. © Denis Charlet / AFP

La fermeture annoncée, le 16 septembre, de l'usine de Bridgestone à Béthune (Pas-de-Calais) risque de priver d'emploi 863 salariés. Soit la totalité de l'effectif. Face au désastre social à venir, chacun y va de son cri d'orfraie. Et découvre une nouvelle fois **les limites des politiques publiques de subventions et d'aides aux industriels.**

Pour la direction du fabricant japonais de pneus, les données sont simples : le site de Béthune n'est plus adapté au marché des véhicules de tourisme. **Dans un communiqué** au ton compassionnel pour les salariés concernés, elle met en cause une tendance économique

mettant une pression sur les prix alors que « *l'usine de Béthune est la moins performante parmi toutes les usines européennes de Bridgestone* ».



Agnès Pannier-Runacher, secrétaire d'État à l'industrie, et Élisabeth Borne, ministre du travail, en déplacement à l'usine Bridgestone de Béthunes (Pas-de-Calais), le 21 septembre 2020. © Denis Charlet / AFP

Cette dernière phrase dit évidemment tout du dumping social en marche dans l'Union européenne (UE) où Bridgestone continue de développer ses implantations au détriment de territoires historiques comme dans le Nord.

Le député communiste Fabien Roussel a immédiatement dénoncé les millions d'euros investis par l'industriel en Europe de l'Est au détriment de l'usine française. Selon lui, Bridgestone a dépensé 140 millions d'euros en Pologne et 190 millions d'euros en Hongrie pour moderniser sa production.

« *Avec de l'argent de l'UE* », précise l' élu. De fait, **dans un exercice de vérification**, le site du *Figaro* confirme que l'un des investissements a bénéficié d'une large subvention européenne. En Pologne, accepté en 2013, le projet « *a bénéficié d'une subvention européenne à hauteur de 24 millions d'euros* ». Bruxelles participe à la création de déséquilibres au sein de l'Europe en déversant une manne quand, de l'autre côté du continent, l'outil de production se meurt à petit feu.

La course aux subventions et aux aides diverses est devenue une spécialité de ces industriels qui bénéficient des largesses des pouvoirs publics pour maintenir l'emploi au maximum, dans des territoires souvent sinistrés. En jouant le chacun pour soi, au-delà des frontières.

Aujourd'hui, les politiques de tous bords s'émeuvent, de tribunes en interviews, d'une supposée trahison de Bridgestone qui n'aurait pas respecté ses engagements en contrepartie des aides publiques touchées au fil des ans. Contreparties qui, dans les faits, n'existent pas.

Selon plusieurs médias reprenant des sources syndicales, Bridgestone a récupéré 1,8 million d'euros en 2018 au titre du CICE. Depuis, c'est sous forme d'allègements de cotisations sociales que l'entreprise a pu bénéficier de cette forme de subvention que vient de largement étriller, quant à son efficacité, **un rapport d'évaluation**.

Mais comme toute société éligible, l'industriel n'avait aucune obligation en terme d'emploi. Il avait d'ailleurs décidé de se passer des services d'une centaine d'intérimaires en 2019 sans que cela n'émeuve aucun personnel politique.

En outre, et cela a provoqué la colère de Xavier Bertrand, le président de la région Hauts-de-France, l'équipementier a récupéré une subvention régionale de 120 000 euros en 2017 pour financer de la formation. L'ex-ministre du travail, pourtant au fait de

la liberté laissée aux entreprises aidées, a eu des mots très durs : « *Une fermeture complète de ce site, c'est un assassinat. Et c'est un assassinat prémédité, prévu de longue date. [...] On a affaire à des menteurs.* »

Malgré cela, et pour ne pas perdre sa crédibilité d' élu aux côtés des salariés, il a indiqué que, si le groupe est prêt à « *discuter d'un projet d'investissement sur ce site* », l'État et les collectivités mettront alors de l'argent sur la table.

Au risque que l'histoire se répète ? Car c'est exactement ce qui s'est déroulé pour l'ancienne usine Whirlpool à Amiens (Somme), devenue WN, qui a été vendue en licenciant à nouveau en juillet 2019 après avoir mobilisé énergie et fonds publics pour sauver le site industriel. « *Un fiasco généralisé pour ce qui devait être la reprise pérenne du site de Whirlpool* », **écrivait Mediapart à l'époque**.

Du côté du gouvernement, même aveuglement, où l'on feint la surprise face à une telle pratique de la part de Bridgestone et où l'on ne retient pas les leçons du passé. Pour Gabriel Attal, porte-parole du gouvernement, il s'agit d'une « *trahison* ». Pour le ministre de l'économie, Bruno Le Maire, c'est une décision « *révoltante* ». Agnès Pannier-Runacher, secrétaire d'État à l'industrie, et Élisabeth Borne, ministre du travail, ont été dépêchées sur place le 21 septembre.

La première, **au micro d'Europe 1**, indiquait peu après l'annonce de Bridgestone : « *Je trouve incroyable que dans ce moment particulier, où il y a des moyens pour investir dans les salariés, dans de nouveaux équipements, on ne donne pas un avenir au site de Bridgestone.* » Elle faisait ainsi allusion au dispositif d'activité partielle longue durée (APLD) notamment, censé être l'arme antichômage au cœur de la crise. L'entreprise a déjà bénéficié du chômage partiel, en fermant momentanément son usine pendant le confinement.

Pourtant, et quand bien même le fabricant de pneus accepterait de surseoir provisoirement à fermer son usine en recueillant de l'argent public, ses déclarations sont claires : « *Il n'existe pas d'alternative qui nous permettrait de surmonter les difficultés auxquelles*

nous sommes confrontés en Europe. Cette étape est nécessaire pour pérenniser les activités de Bridgestone à long terme », a déclaré Laurent Dartoux, le président de Bridgestone EMIA. Façon de dire que l'avenir est bien ailleurs, en Asie par exemple.

Le député François Ruffin (La France insoumise), qui a vu les mêmes causes produire les mêmes effets dans l'Amiénois (Goodyear, Continental, Whirlpool), a quant à lui vertement critiqué les outrances du pouvoir local et du gouvernement. « Ces politiques qui viennent jouer les pleurnicheurs [...], il n'y en a pas un qui a commencé à mettre en œuvre une solution protectionniste. [...] Je considère que les traîtres, les cyniques, les menteurs, c'est le gouvernement. Ce sont les anciens ministres, les ministres qui ont ces propos-là », **a-t-il dénoncé sur RMC.**

À l'issue de la rencontre entre les ministres, la direction de Bridgestone et l'intersyndicale, un accord de méthode a été conclu afin d'expertiser des pistes alternatives à la fermeture du site. S'il échoue, l'usine éteindra définitivement ses machines avant l'été 2021.

Directeur de la publication : Edwy Plenel

Direction éditoriale : Carine Fouteau et Stéphane Alliès

Le journal MEDIAPART est édité par la Société Editrice de Mediapart (SAS).

Durée de la société : quatre-vingt-dix-neuf ans à compter du 24 octobre 2007.

Capital social : 24 864,88€.

Immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS. Numéro de Commission paritaire des publications et agences de presse : 1214Y90071 et 1219Y90071.

Conseil d'administration : François Bonnet, Michel Broué, Laurent Mauduit, Edwy Plenel (Président), Sébastien Sassolas, Marie-Hélène Smiéjan, François Vitrani. Actionnaires directs et indirects : Godefroy Beauvallet, François Bonnet, Laurent Mauduit, Edwy Plenel, Marie-Hélène Smiéjan ; Laurent Chemla, F. Vitrani ; Société Ecofinance, Société Doxa, Société des Amis de Mediapart, Société des salariés de Mediapart.

Rédaction et administration : 8 passage Brulon 75012 Paris

Courriel : contact@mediapart.fr

Téléphone : + 33 (0) 1 44 68 99 08

Télécopie : + 33 (0) 1 44 68 01 90

Propriétaire, éditeur, imprimeur : la Société Editrice de Mediapart, Société par actions simplifiée au capital de 24 864,88€, immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS, dont le siège social est situé au 8 passage Brulon, 75012 Paris.

Abonnement : pour toute information, question ou conseil, le service abonné de Mediapart peut être contacté par courriel à l'adresse : serviceabonnement@mediapart.fr. ou par courrier à l'adresse : Service abonnés Mediapart, 4, rue Saint Hilaire 86000 Poitiers. Vous pouvez également adresser vos courriers à Société Editrice de Mediapart, 8 passage Brulon, 75012 Paris.