

Les PME prises à la gorge par la flambée des prix

Entre fournisseurs gourmands et clients mécontents, les entreprises voient leurs marges rognées par l'inflation

Au début, c'est le coton qui a flambé. Le prix de la matière brute a été multiplié par trois en deux ans. Le fil teint, lui, a pris 50 % en un an. Puis le polyamide, puis l'élasthanne, puis les pigments pour teindre les chaussettes, qui ont augmenté de près de 50 % sur le seul mois de mars, car ils viennent d'Europe de l'Est. Le tout avec une explosion des frais de transport. Faire venir un conteneur de coton d'Inde nous coûte sept fois plus cher [qu'en 2021] ! » A la tête de Maison Broussaud, une PME familiale qui fabrique des chaussettes pour plusieurs marques dans le Limousin depuis 1938, Alexandra Broussaud passe désormais une grande partie de son temps à calculer et recalculer ses coûts de revient.

Elle tente de desserrer l'étau dans lequel elle est prise, entre fournisseurs gourmands et clients mécontents. « Les premiers mois, on a essayé de ne pas répercuter cette hausse, en mangeant sur nos marges. Mais c'est intenable. La pérennité de l'entreprise est en jeu. Mes clients me disent qu'ils ne peuvent plus accepter d'augmentation de prix. Ils ne peuvent pas vendre une paire de chaussettes plus de 14 ou 15 euros. Ça ne passe plus. »

Dans un tout autre secteur d'activité, Aurélie Lebon doit se collecter avec les mêmes difficultés. « Tous les matériaux sont concernés : le lait, qui n'est filé que dans deux pays d'Europe, l'Italie et l'Allemagne, a grimpé de 20 % environ depuis septembre [2021]. Tout comme les peintures. On manque de métaux, de composants électroniques pour fabriquer les moteurs de nos stores », explique la présidente de Gauthier & Compagnie, une entreprise artisanale installée près de Chartres, qui fabrique des tringles et stores haut de gamme.

L'inflation ne ronge pas seulement le pouvoir d'achat des ménages, elle met aussi des milliers de TPE ou de PME dans une situa-

tion délicate. Pas besoin d'importer des matières premières, d'utiliser des machines-outils sophistiquées ou des métaux rares pour être touché. La flambée de l'énergie frappe toutes les entreprises, même dans le domaine des services à la personne.

A Creutzwald, en Moselle, Ludovic Faroult exploite une petite salle de sport dans le centre-ville. « La facture d'électricité pour chauffer et éclairer la salle, qui est ouverte sept jours sur sept, de 6 heures à 23 heures, a grimpé de 30 % depuis la fin 2021. Impossible de jouer sur le prix de nos abonnements, alors que nous sommes déjà dans une situation financière très délicate, avec trois concurrents dans la commune. Et nous venons d'apprendre qu'une nouvelle salle va ouvrir ! »

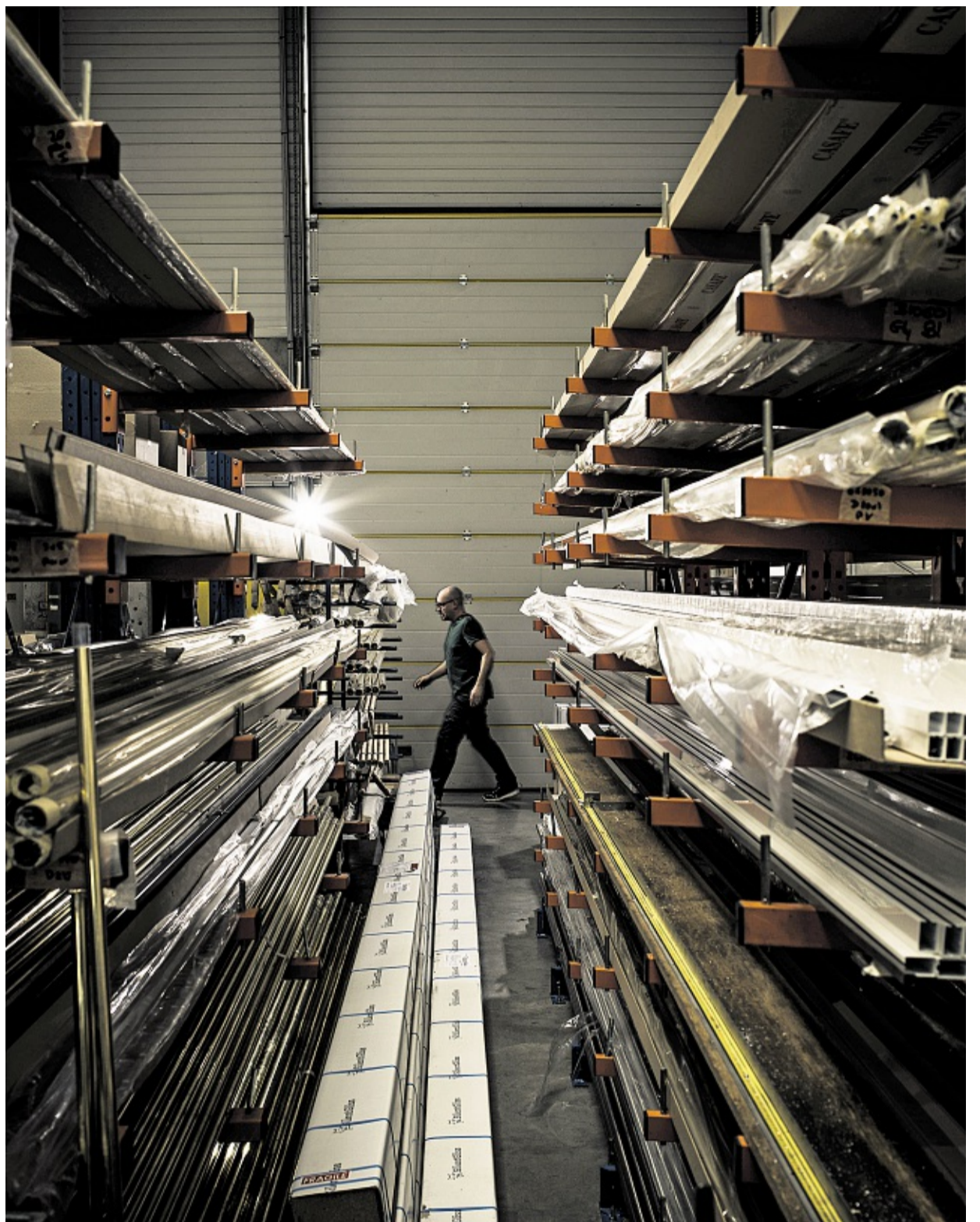
Les transporteurs, eux, se débattent avec la flambée du carburant, qui pèse lourd dans leurs charges, de l'ordre de 30 % à 40 %. « Les chefs d'entreprise ont parfois bien du mal à répercuter ce surcoût dans leur facture. Cela donne lieu à des négociations parfois très âpres, car ce sont souvent des petites entreprises familiales qui ne font pas le poids face à leurs clients », témoigne Olivier Hiceb, installé en Aquitaine et patron de la Fédération régionale des transports routiers.

« Je travaille à perte »

Selon une enquête menée par la Confédération des petites et moyennes entreprises (CPME), fin mars, près d'un dirigeant de TPE-PME sur deux plaçait la hausse des tarifs de l'énergie ou du carburant en tête de ses préoccupations, devant les difficultés d'approvisionnement ou de recrutement. Cependant, l'inflation des autres matières premières – textile, métaux, matériaux, peintures... – est presque aussi largement ressentie. Près des trois quarts des sondés affirmaient être affectés. Avec des conséquences jugées « préoccupantes » par la

Un espace de stockage de Gauthier et Compagnie, et usine de fabrication de tringles à rideau et de stores, à Gellainville (Eure-et-Loir), le 19 avril.

FRÉDÉRIC STUCIN
POUR « LE MONDE »



CPME, puisque 86 % des chefs d'entreprise indiquent avoir baissé leurs marges, et 22 % augmenté leurs prix de vente, l'un n'excluant pas l'autre.

Les sociétés plus importantes apparaissent moins vulnérables. « Près d'une sur cinq a pu répercuter intégralement ses coûts, et les autres font le dos rond, quitte à perdre du chiffre d'affaires », assure Frédéric Coirier, coprésident du Mouvement des entreprises de taille intermédiaire (METI). Dans le bâtiment ou les travaux publics, l'absence de clause de revalorisation dans les contrats passés sur les marchés privés empêche les sociétés de tout recours quand le client refuse de prendre une partie du surcoût à sa charge. « Aujourd'hui, sur certains chan-

tiers, je travaille à perte, parce que je n'ai pas pu réactualiser mes devis », témoigne un patron inquiet. D'autres chantiers sont désorganisés, et des projets parfois annulés. Les relations commerciales tournent à la foire d'empoigne.

« On utilise énormément d'acier et d'aluminium, dont la Russie est un gros producteur pour l'Europe », témoigne Jacques Frénéhard, PDG de Frénéhard & Michaux, un groupe industriel spécialisé dans les charpentes et le travail en hauteur. « Or, le cours de l'aluminium a doublé et notre visibilité sur les livraisons est quasi nulle. Nous avons dû suspendre certains de nos chantiers, car les devis n'étaient plus tenables. On cherche des solutions alternatives pour trouver d'autres sources

d'approvisionnement, mais cela prend du temps. »

Dans le BTP, de plus en plus d'acteurs se plaignent des pratiques pour le moins étonnantes de certains de leurs fournisseurs. « Il arrive désormais qu'ils nous fixent des prix valables une seule journée, voire une heure », déplore ainsi Bruno Cavagné, président de la Fédération nationale des travaux publics. « Un de nos adhérents m'a même raconté qu'un de ses fournisseurs lui donnerait la facture des matériaux commandés... une fois la livraison effectuée. C'est ingérable. »

« Personne n'est gagnant »

De telles pratiques tendent à se multiplier, confirme Pierre Pelouzet, médiateur des entreprises au ministère de l'économie. « Certains fournisseurs organisent des enchères pour vendre leurs matières premières au plus offrant. » Le nombre de saisines lié au bond des matières premières ou aux délais d'approvisionnement représente aujourd'hui 10 % à 20 % de l'activité des services du médiateur. « Et cela ne va pas s'améliorer », craint M. Pelouzet.

Un comité de crise rassemblant toute la filière du BTP a été créé pour tenter de trouver des solutions, en mettant tout le monde autour de la table pour partager l'addition. « Le cas typique, aujourd'hui, c'est celui d'un gros fournisseur qui annonce une augmentation de 50 % et un mois de retard dans la livraison : le client n'accepte pas et facture des pénalités de retard. A l'arrivée, personne n'est gagnant. » Un autre comité est en passe d'être fondé autour de la filière de l'énergie. La situation désespère d'autant plus les patrons que, sans cette inflation, les affaires iraient pour le mieux. « Les carnets de commandes sont bien remplis, mais les entreprises ont de plus en plus de mal à les exécuter », admet M. Coirier, du METI.

Tristan de Witte, président du groupe Rivalen, qui regroupe plu-

Certains chantiers sont désorganisés. Les relations commerciales tournent à la foire d'empoigne

sieurs sociétés spécialisées dans l'éclairage, n'a pas ces soucis : il avait constitué des « stocks stratégiques » d'aluminium, de plastique ou de composants électroniques avant qu'éclate la guerre en Ukraine, le 24 février. C'est plutôt la situation de ses équipes qui l'inquiète désormais. Les trajets pour se rendre dans ses deux usines, l'une dans la Sarthe, l'autre dans l'Indre, deviennent financièrement difficiles à supporter pour les 130 salariés. « On a mis en place du covoiturage », explique M. de Witte. « Mais on va devoir les accompagner davantage, sinon le climat social va être complexe à gérer. Mais si on augmente les salaires, on sera aussi obligés de le faire sur nos prix. »

En 2021, à l'issue des négociations salariales, la hausse médiane a atteint 2,2 %, selon l'étude Deloitte de février, quand l'inflation a atteint 4,5 % en glissement annuel fin mars 2022. Quant au smic, il a été revalorisé de 0,9 % au 1^{er} janvier et, compte tenu de l'inflation, il sera relevé de 2,65 % au 1^{er} mai, mais le gouvernement a choisi de ne pas donner de « coup de pouce » supplémentaire. Alexandra Broussaud, dont l'usine de chaussettes est installée dans un village à 27 kilomètres de Limoges, a déjà accordé une prime de 200 euros, en octobre 2021, à ses 66 salariés pour les aider à faire face au coût des carburants. Mais aujourd'hui, conclut-elle, « [elle] envisage plutôt une hausse des salaires ». ■

BÉATRICE MADELINE

Les pêcheurs attendent toujours une partie de l'aide promise

DÉBUT MARS, les pêcheurs français avaient haussé le ton contre la flambée des prix du carburant, organisant le blocage des dépôts pétroliers de Brest (Finistère) et de Lorient (Morbihan), des barrages filtrants sur le pont de Normandie, laissant leurs bateaux à quai au Tréport (Seine-Maritime) comme au Guilvinec (Finistère). La réponse de l'Etat, alors, ne s'était guère fait attendre. « Nous ne laisserons pas tomber les pêcheurs », a déclaré le premier ministre, Jean Castex, le 15 mars, à Rennes. Une aide de 35 centimes d'euro sur le prix du litre était proposée deux jours plus tard, par le biais d'une réduction des cotisations patronales. Sur les 4000 dossiers reçus par le ministère de la mer, 2733 avaient été traités au 25 avril, 8,8 millions d'euros d'aides versés.

Quand, le 1^{er} avril, le plan de résilience est entré en vigueur, le dispositif d'aide aux pêcheurs a évolué : ils bénéficient comme tous les Français de la baisse de 15 centimes directement à la pompe. Une aide complémentaire de 20 centimes sur chaque litre de carburant devait permettre de maintenir, jusqu'au 31 juillet, le niveau de soutien à 35 centimes par litre. « Le premier dispositif, en mars, était assez simple, cela a très bien fonctionné. Mais la mise en œuvre du second, des 20 centimes, est toujours en discus-

sion », constate Antony Viera, secrétaire général du comité des pêches de Boulogne-sur-Mer (Pas-de-Calais). « On ne sait toujours pas comment ils seront versés et par quel mécanisme », dit Xavier Leduc, président de l'Union des armateurs à la pêche de France (UAPF), qui, aux côtés de l'Association nationale des organisations de producteurs, alerte, depuis la mi-avril, sur la situation.

La « foire aux questions » du site du ministère de la mer laisse elle-même transparaître une difficulté, en précisant que cette aide complémentaire est « en cours de montage dans la limite des plafonds par entreprise unique fixés au niveau européen. »

Encadrement européen

Les aides publiques à la pêche sont strictement encadrées par la réglementation européenne. Celles qu'un Etat peut accorder à titre très exceptionnel à ses pêcheurs sans en référer à Bruxelles sont plafonnées à 30 000 euros sur trois ans. Une somme à laquelle le plan de résilience européen a ajouté 35 000 euros, soit un maximum de 65 000 euros par entreprise de pêche.

Or, les pêcheurs comme les ministères estiment que si la somme peut suffire pour une entreprise d'un seul petit navire qui pêche au filet, le trou dans la trésorerie de

celles qui pêchent en haute mer dépasse largement ce plafond. La France a demandé à la Commission européenne de le rehausser et attend toujours sa réponse.

Autre problème : comment faire bénéficier de la réduction de 15 centimes à la pompe les bateaux qui ne s'avitailent pas en France ? Selon l'UAPF, 30 % des volumes de carburant consommés par la pêche française le sont à l'étranger.

En attendant, tous les bateaux sont en mer, car les pertes sont en partie compensées par le prix élevé du poisson. Mais pour combien de temps ? « Nous ne vendons pas notre poisson, on nous l'achète, en criée, selon l'offre et la demande. Nous ne pouvons pas y répercuter le coût du carburant », rappelle M. Leduc. Or, ce dernier fait partie des « frais communs » déduits du montant des ventes pour calculer la paye des équipages. Pour ne pas léser leurs marins, beaucoup d'entreprises ont choisi d'inclure les aides promises dans le calcul et d'avancer l'argent. Mais, de l'avis de tous, cela ne peut pas durer. Avec la réduction à la pompe, le gazole pêche coûte aux alentours de 85 centimes le litre. Ce qui reste un prix élevé, le ministère de la mer estimant que les entreprises souffrent dès qu'il atteint 70 centimes. ■

ALINE LECLERC