

Toute la chaîne est touchée

Toute la chaîne est touchée Selon le cabinet **Syndex**, à la crise conjoncturelle s'ajoute le nouveau comportement des acheteurs, soucieux d'environnement. Une situation inédite. Partout, dans nos entreprises, tout ce qu'on vit est né...

*Selon le cabinet **Syndex**, à la crise conjoncturelle s'ajoute le nouveau comportement des acheteurs, soucieux d'environnement. Une situation inédite.* Partout, dans nos entreprises, tout ce qu'on vit est négatif. On nous dit qu'il faut rester à la maison, ça baisse de tous les côtés, les petites sociétés ont le plus à craindre. » C'est un délégué CFDT d'une entreprise de mécanique de Moselle qui s'exprime au cours d'une rencontre entre représentants des salariés de PME lorraines, à l'invitation du syndicat CFDT de la métallurgie, hier à Metz. Il réagit à la présentation d'un rapport du cabinet **Syndex** sur la situation économique, particulièrement dans l'automobile. « Tous les secteurs sont affectés, mais l'automobile est frappée de plein fouet et subit une crise profonde. Elle est touchée par la diminution de la demande, le report des décisions d'investissements, une conjoncture dégradée en 2008 avec le recul des immatriculations, qui s'accélère cet automne », explique Philippe Giraudeau de **Syndex**, qui relève « des perspectives moroses pour 2009 ».

Et selon **Syndex**, « les équipementiers, dans la foulée des constructeurs, réduisent leur production. Ils sont organisés en flux tendu et ceux de rang 1 sont particulièrement affectés ». De Renault à PSA Peugeot Citroën, dont les usines sont touchées en Lorraine, tournent au ralenti. A l'exception de Smart qui assure maintenir sa production de 138 000 unités. Et tout cela se répercute sur l'emploi « plus rapidement que prévu », constate **Syndex**. La Lorraine est la seconde région après l'Île-de-France, en termes d'emplois équipementiers, avec autour de 35 000 salariés. L'économie régionale est fortement dépendante de la spécialisation à l'automobile. Il n'y a pas de véritable filière, mais des acteurs inscrits dans différents groupes. « L'activité est moins structurée. La crise est donc vécue en ordre dispersé », remarque Philippe Giraudeau. Et divers secteurs rattachés à l'automobile encaissent le coup : métallurgie, 30 % de réduction dans la sidérurgie (à l'exemple d'ArcelorMittal à Florange), une partie de la plasturgie, jusqu'au textile.

L'activité forge (Ascoforge Safe repris par Hay à Hagondange), tout comme les fonderies, vivent le ralentissement. Outre la crise conjoncturelle, **Syndex** pointe du doigt une donnée structurelle qui frappe l'industrie automobile. « La nouvelle approche des acheteurs qui depuis la hausse du baril et la création du bonus-malus prennent en compte des données environnementales. Ils vont vers des modèles de plus petite cylindrée et moins sophistiqués. Et cela peut aussi se répercuter sur des PME et certains sous-traitants », insiste le cabinet d'audit.

Les conséquences sur l'emploi sont là. Chez les équipementiers, la diminution des ventes de 4 % en 2008 entraînerait une érosion des effectifs du même ordre. Ils passeraient de 114 500 il y a un an à 110 000 fin 2008. L'impact n'a pas encore été mesuré en Lorraine.

Bernard KRATZ.