

Duppigheim / La reprise espérée tarde trop

Nouvelle compression d'effectifs chez Lohr

Pour tenir jusqu'en 2011, année où les produits de diversification et la reprise devraient enfin lui apporter un bol d'oxygène, le groupe Lohr a annoncé hier un nouveau plan de restructuration pouvant aller jusqu'à la suppression de 150 emplois.

■ L'importance du chiffre annoncé est évidemment un crève-cœur: Lohr Industrie envisage de supprimer 150 postes à Duppigheim, principalement des emplois indirects, liés à son activité de remorques porte-voitures, ce qui représente 15% des effectifs industriels du site. L'annonce en a été faite hier matin au cours d'un comité d'entreprise extraordinaire. Le chiffre évoqué, qui a également été communiqué aux cadres, n'est sans doute pas définitif. Sans vouloir le dire officiellement, le président du groupe Robert Lohr fera tout pour limiter la réduction à cent postes... «Chaque perte d'emploi est à ses yeux un échec; et il n'aime pas l'échec», dit un proche.

Aides publiques à la formation

Depuis le début de la crise, survenue de manière très brutale au 2^e semestre 2008, l'industriel a en effet tout mis en œuvre pour en réduire les conséquences sur l'emploi, voire retarder les décisions. Beaucoup d'employés du groupe Lohr le savent, de même qu'ils connaissent bien la réalité économique de la maison.

C'est sans doute ce qui explique pourquoi les élus du personnel n'ont pas réclamé, hier matin, une contre-expertise du projet: «La réunion s'est déroulée dans un bon esprit. Il me semble que les élus du personnel ont été convaincus par les arguments de Robert Lohr et les perspectives présentées. Les salariés le croient lorsqu'il explique qu'il va se battre pour chaque emploi. Nous allons bien sûr discuter du détail des mesures du plan de sauvegarde de l'emploi



La fabrication de wagons de ferroutage, assurée jusqu'en juin à Duppigheim, est l'activité la plus porteuse en termes d'emplois. (Photo archives DNA)

dans les prochaines semaines», affirme le directeur des ressources humaines Léonard Specht. Le 5 décembre 2008, on s'en souvient, Robert Lohr avait provoqué un véritable électrochoc en annonçant entre 100 et 400 suppressions d'emplois, mesure imposée par la crise après des journées de chômage technique.

Au fil des semaines et des discussions début 2009 avec les représentants du personnel, ce plan avait été réduit à 131 puis à 98 suppressions de postes. Ce qui reste évidemment trop pour une entreprise soucieuse de conserver ses compétences. Lohr avait notamment signé il y a un an avec le conseil régional la première convention d'aide d'urgence à la formation des salariés en chômage partiel. Une idée alors défendue bec et ongles par Adrien Zeller, justement dans le but de préserver le savoir-faire des entreprises régionales à fort potentiel.

Les soubressauts du marché automobile

Un an plus tard, les remorques porte-voitures, longtemps le produit phare du groupe, sont cependant toujours victimes d'une forte mévente, les acheteurs de ces matériels ayant tout fait pour en prolonger la durée de vie et éviter d'acheter du neuf: les trois quarts de la production ont été perdus! Avec les soubressauts du marché automobile, artificiellement dopé par les primes à la casse, la visibilité est très faible. «J'ai été trop optimiste. Je pensais que la reprise interviendrait au deuxième semestre 2009», explique Robert Lohr. L'in-

industriel a aussi réduit fortement l'emploi dans ses unités à l'étranger, en Turquie, aux États-Unis et en Serbie, préservant son unité alsacienne.

Tram sur pneu: technologie améliorée

Les produits de remplacement sont connus. C'est le wagon de ferroutage (transport de camions par voie ferrée) Modalohr, dont l'industriel n'hésite pas à préfinancer la fabrication, et le tramway sur pneus Translohr. Deux belles innovations, pas faciles à vendre.

En ce qui concerne les wagons, activité la plus porteuse en termes d'emplois, Lohr espère toujours une commande pour l'axe Atlantique après le succès du service Bettembourg-Perpignan qui assure trois rotations quotidiennes. Plusieurs élus alsaciens s'activent discrètement à Paris pour pousser à la décision. Mais Modalohr n'attend pas de commande importante avant le 2^e semestre 2010.

Pour ce qui est du tram sur pneu, outre ses contrats à Clermont-Ferrand, en Italie et en Chine, la marque disposera à terme de deux lignes installées au nord et au sud de Paris, qui auront certainement un effet vitrine. Le groupe alsacien a approfondi son offre technologique en proposant une voie en éléments de béton préfabriqués et en mettant au point un système d'alimentation sans caténaire très innovant, appelé Wipost. Cependant la charge de travail pour 200 rames de tram en commande ou en cours de négociation ne fera sentir ses effets qu'en 2011.

Antoine Latham

Automobile et mécanique: ça grippe

■ Impact relativement limité de la prime à la casse, baisse des investissements dans l'industrie: automobile et mécanique font les frais du marasme actuel.

La mécanique et l'automobile sont deux points forts traditionnels de l'industrie alsacienne. Il faut bien reconnaître que ces deux branches sont soumises à rude épreuve pour des raisons différentes.

Au croisement de ces deux activités, Lohr Industrie subit doublement les effets de la

crise. Au manque de visibilité dans l'industrie automobile, dont l'usine PSA Peugeot Citroën est l'inquiétant indicateur, se combine l'attentisme de l'industrie en général pour ses investissements.

PSA sous la barre des 8000 salariés

Il reste à espérer que la rigueur (qui n'en est pas une) annoncée par le gouvernement ne se traduira pas par le gel des projets de ferroutage ou de transport urbain censés

être les relais de croissance du groupe alsacien.

En Alsace en 2009, la fabrication de machines faisait travailler, selon les statistiques URSSAF, environ 15000 personnes, soit 2,8% des effectifs salariés du secteur marchand. Cette branche a perdu 5,5% de ses emplois l'an dernier. Par ailleurs, la construction de matériels de transport employait 16900 salariés, soit 3,2% de l'emploi, en dégringolade de 8,9% sur un an. L'an dernier,

PSA Peugeot Citroën est passé sous la barre des 8000 salariés et sa production en volume ne cesse de décroître, avec des effets en chaîne sur les équipementiers.

La dernière enquête régionale de la Banque de France, qui interroge chaque mois les industriels sur la production passée, leurs prévisions, les stocks de produits finis et les carnets de commande, la situation des fabricants d'équipements mécaniques se serait tout de même améliorée

en avril, «même si les entreprises n'ont pas retrouvé les niveaux d'avant la crise». La Banque de France estime que la demande «poursuit sa lente amélioration avec une composante export plus dynamique».

Frémissement

Les industriels font état d'un retour à un niveau quasi normal des carnets de commandes, d'une hausse des prix des matières premières et de l'appel en renfort de quelques intérimaires. Ce frémissement se retrouve d'ail-

leurs dans la progression assez sensible du travail temporaire au 1^{er} trimestre.

Cette embellie est-elle durable? La Fédération des industries mécaniques prévoyait au mieux en 2010, pour l'ensemble de la France, une croissance zéro. Si certains industriels ont fait le gros dos en 2009 pour tenter de préserver le personnel, il est à craindre qu'ils se retrouvent au pied du mur en 2010 après avoir puisé dans leurs réserves. A. L.