

INDUSTRIE Peugeot Citroën et Renault font penser à Usinor et Sacilor. Automobile, sidérurgie, même déclin ?

La crise de l'automobile, un remake de la débâcle de la sidérurgie des années 1970-1980 ? Les deux séismes semblent avoir des points communs. Un début de crise marqué par une chute brutale de la demande. Un effectif comparable : 170 000 salariés chez les constructeurs français en 2007, 160 000 à Usinor et Sacilor en 1974. Et un Etat appelé à la rescousse, qui a consacré 100 milliards de francs (l'équivalent de 15 milliards d'euros) à la reconversion de la sidérurgie, nationalisant même Usinor et Sacilor en 1981. « *Les deux sont surtout comparables en termes de poids symbolique dans l'imaginaire* », ajoute Philippe Mioche, professeur à l'université d'Aix-Marseille. Les similitudes s'arrêtent là. Car le poids de l'automobile, bien que souvent surestimé, est supérieur à celui de la sidérurgie d'antan. « *Elle génère plus d'emplois induits chez les sous-traitants et dans les activités connexes de distribution ou d'après-vente* », dit Sylvain Barde, économiste à l'OFCE, qui estime ces emplois à 737 000 environ, soit 3 % des actifs. Un chiffre bien loin des 2,5 millions d'em-



J.-C. Francolon/Gamma

Aciérie de Sacilor à Hayange, en 1976.



J. Quilleret/Sipa

Usine Peugeot Citroën de Mulhouse, en 2007.

**Effectifs
en France**
(en nombre de salariés)

Sidérurgie	
1974.....	160 000
2007.....	35 000

Automobile	
1974.....	262 000
2007.....	170 000

SOURCES : COFA, SYNDICATS, ENTREPRISES, CHALLENGES

plois directs et indirects souvent évoqués par le gouvernement.

S'ils pèsent plus lourd en jobs, les constructeurs semblent toutefois mieux armés que les sidérurgistes de l'époque. « *La dette d'Usinor et Sacilor avait dépassé leur chiffre d'affaires en 1977 et 1978* », rappelle Philippe Mioche. Rien de tel chez Renault et Peugeot Citroën, même si leur endettement a explosé en 2008 (à respectivement 7,9 et 3 milliards d'euros). Tous deux peuvent aussi compter sur les efforts de

« L'auto semble mieux préparée et moins naïve que la sidérurgie d'alors. »

productivité consentis ces vingt dernières années. « *La crise automobile la plus dure a eu lieu dans les années 1980, avec des dizaines de milliers de suppressions d'emplois et une remise à niveau douloureuse, tranche Raymond Lévy, ancien PDG d'Usinor... et de Renault. L'automobile française me semble mieux préparée et moins naïve que la sidérurgie il y a trente ans. Même si les effectifs vont continuer de baisser sur le long terme.* » Un moindre mal, en somme.

V. L.