



Déclaration CGT au Comité Stratégique de Filières le 12 juillet 2019

La FTM CGT est soucieuse de l'emploi, de sa qualité dans notre filière et a des propositions concrètes, innovantes pour en créer. Du donneur d'ordres aux sous-traitants, ce sont des dizaines d'emplois sacrifiés, CDD non renouvelés, contrats intérim suspendus et arrêtés.

Le nouvel amendement porté par le Ministère de l'Ecologie qui vise l'arrêt de la production des motorisations thermiques automobiles en 2040 ne semble pas aller dans le bon sens pour l'emploi.

Prendre une telle décision n'est pas judicieux, d'autant plus que le résultat de l'enquête sur la motorisation Diesel n'a pas été publié !

Où est la cohérence à favoriser les véhicules à motorisation essence qui émettent encore plus de CO² ? Beaucoup de progrès ont été réalisés en terme de dépollution. Progrès que nous devons poursuivre mais pour cela, il faut y consacrer les moyens.

Qu'est-ce qu'un véhicule écologiquement responsable ?

Le véhicule électrique serait la solution d'après certains, le favoriser c'est aussi faire face à une diminution drastique des emplois. En fait, c'est surtout un mensonge lorsqu'on prétend qu'il est non polluant ! De l'extraction des métaux rares (parfois réalisé par des enfants comme au Congo) au reclassement des batteries, certains experts annoncent que pour rentabiliser le CO² consommé un véhicule électrique doit rouler 100.000 à 150.000 Kms.

En ce qui concerne Renault, les volumes de Micra et Zoe assemblés à Flins ne compenseront pas la perte de Clio, sachant que la remplaçante de Zoé pourrait être assemblée à Douai ! Combien d'emplois sont menacés directement ? Ne va-t-on pas vers une fermeture programmée du site ? Combien de sous-traitants de rang 1 et de rang 2 vont être mis à mal ? Il est à noter que Clio 5 est aussi assemblée à Bursa en Turquie, usine qui a récupéré un surplus de production et fonctionne actuellement à 1,20 % de capacités !

Autre problème qui est comme d'habitude occulté (volontairement), quel est le surplus de poids lourds mis à la route de par ces délocalisations d'assemblage ? Le marché français étant le plus important en volume pour la Clio et la 208, il est donc fort à parier que ce nombre de poids lourds est considérable avec plusieurs centaines de milliers de kilomètres voire millions de kilomètres supplémentaires parcourus. Donc, quel impact CO² et particules rejetées de ces deux délocalisations ? A l'heure où le débat se focalise sur le niveau de dépollution des véhicules personnels et de l'orientation en matière de motorisation pourquoi ne pas parler du vrai impact CO² par véhicule, de la construction à la vente ?

On parle beaucoup d'écologie mais jamais de notre parc auto, le plus vieillissant d'Europe. Jamais des productions réalisées à l'étranger dont les produits reviennent en France pour y être vendus avec un impact carbone catastrophique du aux rotations de pièces et produits par bateau ou avion !!!

L'échéance de 2040 c'est demain et si l'électrique représente à ce jour seulement 2% du marché automobile, combien d'années va-t-il nous falloir pour passer seulement à 30% ? L'Etat et les constructeurs doivent répondre à l'urgence sociale et environnementale.

La CGT propose :

- Produire là où on vend en réponse aux besoins de la population.
- Renforcer les efforts de recherche et développement pour chaque motorisation adaptée aux besoins des usagers.
- Stopper immédiatement la stratégie de rentabilité immédiate au détriment de l'emploi, des conditions de travail, etc.
- Imposer une politique volontariste (gouvernement et patronat) pour le rajeunissement du parc automobile Français.

Voilà ce que nous proposons pour diminuer l'impact carbone et développer l'emploi dans l'industrie automobile.

Le 12 juillet 2019