



Déclaration faisant suite à la réunion du Comité Stratégique de la filière Automobile et mobilités du 22 mai 2018

Hier soir, 3 ministres, le président de la région Grand-Est et le responsable de la PFA ont signé un contrat de stratégie de la filière de l'automobile pour la période 2018 à 2022 en présence des Présidents des grands groupes industriels français des secteurs concernés.

Cette vision de la transition énergétique, des véhicules électriques, du recours à l'hydrogène et des véhicules autonomes va avoir un impact non négligeable sur l'emploi dans notre filière que cela soit directement, en amont ou en aval.

D'après les rapports établis, ce sont minimum entre 10 000 et 45 000 emplois qui pourraient être sacrifiés. Certes, on nous promet des créations d'emplois pour les nouvelles technologies mais cela ne pourra compenser la perte d'emplois issue de la production des moteurs thermiques. La production d'un moteur électrique c'est un ratio d'un emploi pour huit en comparaison d'un moteur thermique, et quid de l'entretien restreint sur ce type de motorisation au niveau de l'emploi dans les réseaux de distribution ?

Avec la transition énergétique imposée, c'est purement et simplement l'abandon de la motorisation diesel sur les segments inférieurs qui devient inéluctable. Pourtant il est toujours techniquement possible de faire subsister cette technologie en y consacrant un peu plus de moyens financiers et humains en recherche et développement. Les constructeurs automobiles en ont décidé autrement, c'est la fin du diesel.

Le véhicule électrique ne pourra être qu'une phase intermédiaire du développement de cette transition énergétique. Le gouvernement a décidé de multiplier le nombre de bornes de recharge afin d'arriver à 1 borne pour 10 véhicules électriques. C'est une totale ineptie puisqu'à ce jour ce véhicule correspond peu aux besoins de la grande majorité des citoyens (pour des raisons d'autonomie et de coût réel). La question d'autonomie pourrait être résolu par l'adaptation de batteries plus conséquente mais à quel prix ? Le prix de vente ou de location de ce type de véhicules reste exorbitant en comparaison de celui des véhicules thermiques, aujourd'hui ce type de véhicules est devenu une nouvelle source de rentabilité pour les Constructeurs, un véritable « Eco-business ». De plus le véhicule électrique ne résout pas tous les problèmes écologiques et en crée de nouveaux, avec le recyclage des batteries et l'exploitation de ressources naturelles rares constitutives de ces batteries.

La question pour nous est : quel coût de la transition énergétique sera répercuté sur le citoyen ?

Malus, filtres à particules, SCR sur les motorisations diesel, nouvelles normes WLTP et RDE qui vont engendrer une hausse de la mesure réelle de consommation et tout cela ajouté aux hausses du prix des carburants, à l'augmentation des prix de commercialisation des véhicules, voilà ce qui est inéluctable pour les citoyens.

L'enjeu pour nos donneurs d'ordres, c'est de bénéficier d'aides publiques et cette fois ce sont 40 millions d'euros mis sur la table. Si nous sommes favorables à des aides publiques, il ne faut pas qu'ils finissent dans les poches des actionnaires, des constructeurs et principaux sous-traitants comme d'habitude. La CGT a toujours été favorable à un mix énergétique pour la propulsion automobile mais pour nous, l'énergie n'est pas une marchandise ! C'est un bien qui doit répondre aux besoins des populations et de l'activité et non aux lois du marché et à l'enrichissement des actionnaires.

Nous exigeons qu'un débat public ait lieu sur cette transition et ses conséquences sociétales. Nous exigeons une réflexion qui va au-delà la filière automobile prenant en compte la mobilité dans son ensemble.

Contact presse :
José DOLIGET
06.20.93.17.20