

Nord Éclair

42, rue du Général Sarrail
59100 ROUBAIX
Tel. : 03 20.250.250
Fax : 03 20.25.62.98
E-mail : region@nordeclair.fr

SERVICE CLIENTS
0810 204 106 (numéro azur)
serviceclients@nordeclair.fr

AUJOURD'HUI

Le goût d'entreprendre
Le salon « Créer » est ouvert depuis hier. Rencontre avec ceux qui se lancent dans l'aventure de la création d'entreprise.

à lire demain
dans Nord éclair

INDUSTRIE

Verte ou pas, l'automobile à l'heure des choix

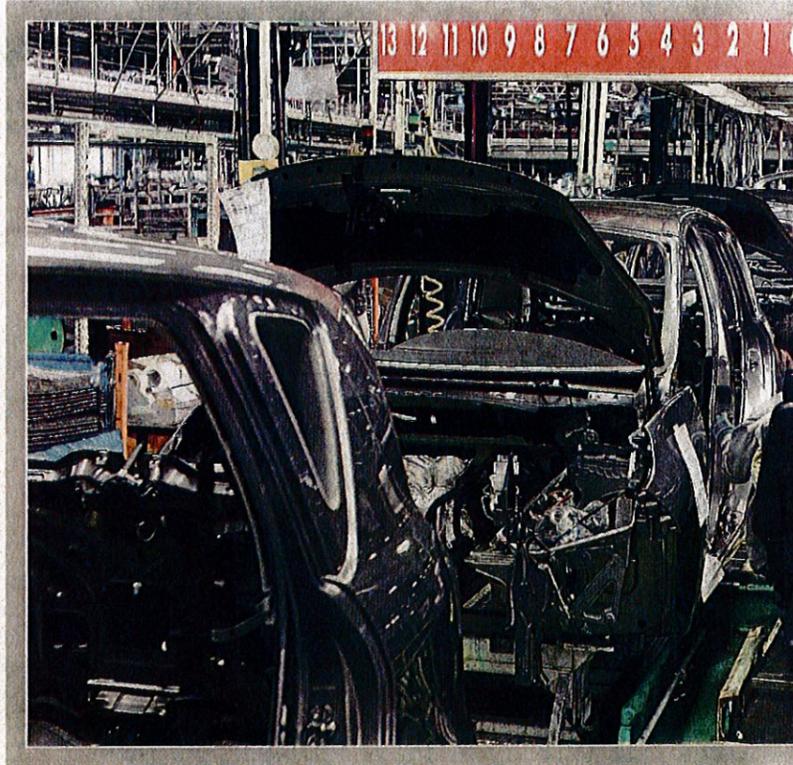
Le conseil régional examine aujourd'hui l'état des lieux et les pistes d'avenir des secteurs ferroviaire et automobile. Pour les écologistes, une occasion de repenser nos mobilités.

SÉBASTIEN LEROY
> sebastien.eroy@nordeclair.fr

L'emprise de l'automobile dans la région est telle qu'on a un peu de mal à imaginer l'avenir sans elle. Pour s'en convaincre, il suffit de se laisser prendre au piège des bouchons aux entrées de Lille aux heures de pointe. Ou de compulsiver les chiffres de l'emploi dans le secteur : aujourd'hui, près de 40 000 habitants de la région travaillent encore pour l'automobile qui avait suppléé les « crashes » métallurgique et minier. C'est justement pour éviter un tel crash pour l'automobile que les élus écologistes de la Région ont choisi de se faire entendre hier. Précisément à la veille de la séance plénière d'information au cours de laquelle les industriels du secteur sont invités à exposer leurs vues aux élus et aux membres du conseil économique, social et environnemental régional. « Le modèle industriel actuel est insoutenable à long terme au plan écologique et sanitaire », martèle d'emblée Dominique Plancke, président de la commission transports. « Et au plan social la perspective du litre d'essence à 2 € sonne comme une double peine pour les catégories les plus fragiles. »

« Anticiper »

Pour les élus écologistes, c'est clair comme de l'huile de roche, la voiture d'aujourd'hui ne peut donc plus être celle de demain. Ce qui ne manque pas de conséquences sociales. Chiffres à l'appui, Jean-François Caron, chargé de la « transformation écologique » dans l'institution régionale, argumente toutefois : « On nous fait souvent le reproche de jouer les Cassandra, mais nous sommes les plus réalistes. La part de production de voitures françaises en France ne cesse de baisser (2 sur 3 en 1997 et 1 sur 3 aujourd'hui, NDLR). » Autant dire que le recul



social a déjà commencé. « Et Total Dunkerque, ce ne sont pas les écolos qui ont décidé de fermer. » D'où la nécessité « d'anticiper », y compris au niveau régional pour éviter la casse sociale. « La question qu'on pose aux industriels, c'est "qu'êtes-vous prêts à faire pour éviter un "Total" de l'auto-

mobile" ? », pose Jean-François Caron. Pas simple quand ces mêmes industriels expliquent que c'est ailleurs que se prennent les décisions. « Nous avons conscience que le rapport de forces est compliqué. Et les subventions n'ont jamais empêché les délocalisations. »

Pas une raison toutefois pour abdiquer le terrain politique pour l'élu. « Tout est question de choix. » « Il nous faut mobiliser nos moyens sur la formation professionnelle et tout au long de la vie, le développement économique, la recherche et l'innovation. » À terme, au moins une partie de la main-d'œuvre régionale devrait pouvoir s'orienter vers l'industrie ferroviaire qui aura des besoins, notamment en maintenance, ou l'automobile électrique ou à base de matériaux verts et recyclables issus de la recherche et production locale. « Mais le véhicule électrique n'est pas la panacée », tempère Dominique Plancke, en raison de son origine nucléaire. « Du reste, ça ne résout pas les problèmes d'engorgement ». Raison pour laquelle les élus écologistes voudraient que le conseil régional pousse les feux des transports en communs et favorise un aménagement du territoire qui privilégie le travail près de chez soi pour repenser les mobilités. Ça se discute, aujourd'hui au conseil régional. ●

ECLAIRAGE

Française de Mécanique (FM) : la CGT s'oppose au versement d'une aide publique

La Région a reçu le 4 mars 2010 une demande de subvention de 2 millions d'euros de la FM (à Douvrin) pour financer une partie de la production d'un nouveau moteur Peugeot, dont l'investissement total s'élève à 120 millions d'euros. La CGT a obtenu la suspension de cette demande, mais appris dans le même temps que les dirigeants de la FM s'étaient tournés vers le syndicat intercommunal de la zone industrielle Artois-Flandres (SIZIAF) dans l'espoir d'obtenir une aide publique d'1 million d'euros avec le consentement du conseil régional. Invité à s'exprimer cet après-midi en séance plénière, le syndicat devrait monter au créneau. « Ce n'est pas aux contribuables de subventionner les investissements d'un groupe privé qui n'a de cesse de supprimer des emplois (près de 6 000 il y a 15 ans, 3 200 aujourd'hui, ndr) et qui délocalise la fabrication de ses moteurs en Roumanie et en Espagne », argue Alain Labarre, le secrétaire général de la CGT de la FM. ● G.C.



Le conseil régional, en plénière commune avec le conseil économique, social et environnemental, fait le point aujourd'hui sur les industries ferroviaires et automobiles dans la région. Davantage une séance d'information que de débat, au grand regret de Jean-François Caron (EELV, ci-dessus) qui voudrait saisir cette occasion pour aligner le président Percheron (PS) sur les actions à mener pour anticiper la fin du tout-voiture sur fond de raréfaction du pétrole.



Automobile régionale : des éclaircies dans un ciel noir de menaces

Pourvoyeuse de 40 000 emplois dans la région, l'automobile est un fer de lance de l'industrie du Nord-Pas-de-Calais. Des difficultés demeurent, mais les projets industriels existants devraient permettre de sauvegarder l'emploi à court terme.

D'imposants nuages noirs stagnent toujours au-dessus de la tête de l'industrie automobile régionale, telle une perpétuelle épée de Damoclès. Fragilisés par la crise de 2008, les industriels de la région, qui pèsent autour de 40 000 emplois directs, n'entendent pas céder au pessimisme et affirment qu'à court terme, des éclaircies subsistent. « Il ne faut pas nier les difficultés, telles que le retrait annoncé de Fiat de l'usine Sevelnord (située à Hordain, NDLR) pour 2017, qui pose des questions sur l'avenir du site », concède Philippe Julie, délégué gé-

néral de l'agence régionale de l'industrie automobile (Aria), qui regroupe les constructeurs et sous-traitants du Nord - Pas-de-Calais. Chez Sevelnord (PSA-Fiat), qui subira une semaine de chômage technique fin octobre, faute de commandes, ces questions angoissent les salariés. Patrick Budzynowski, délégué syndical Sud, décrit un climat « morose », où circulent des rumeurs alarmistes : au mieux un plan social, au pire une fermeture après l'élection présidentielle.

Production en hausse en 2011 ?

« Mais il y a aussi de bonnes nouvelles et toute une série de décisions des grands groupes qui sont plutôt favorables à la région pour les années qui viennent, relativise Philippe Julie. On est serein et à l'horizon 2014, les emplois seront maintenus voire légèrement augmentés. »



Un modèle de la Yaris III produite à Onnaing sera hybride. Photo Toyota

Au menu de ces projets, on trouve bien sûr la décision de Toyota de concevoir la Yaris III dans le Nord, ce qui conforte le site de Valenciennes. Un des modèles dont la fabrication a déjà débuté à Onnaing possède un mo-

Les voitures électriques presque introuvables

« J'ai voulu acheter un jour une voiture électrique » se souvient M^{me} Maurice-Alain Caffier, avocate du barreau de Lille, que la faible autonomie de ce type de véhicule ne gênait pas trop. Mais ce fut impossible.

L'attrait pour les nouvelles mécaniques, le désir de rouler vert et de, peut-être, engranger des économies. La faible autonomie des voitures électriques ne gênait pas trop cet avocat du barreau de Lille : aller et retour vers la cour d'appel de Douai reste dans les limites de la centaine de kilomètres. « En fait, aucune n'était vraiment en vente », conclut l'avocat.

Effectivement, à part des voitures électriques assez répandues à La Poste et dans les collectivités territoriales (des Smart et des Partner pour l'essentiel), l'auto électrique destinée aux particuliers ressemble à la femme de Colombo : on en parle toujours mais on ne la voit jamais.

Chez Renault, c'est simple : « Une Renault Kangoo électrique devrait être disponible début 2012

mais on ne sait rien de plus. Pas de prospectus et encore moins de prix », explique un responsable des ventes. Mêmes réponses grosso modo chez les concessionnaires de marques étrangères. Chez Peugeot-Lille, on est capable de présenter à la vente la Ion qui, sur les photos, ressemble un peu, comme gabarit, à la Smart. Deux portes, une surface au sol réduite, une autonomie et une recharge facile de ses batteries durant la nuit. Sur l'agglomération, il en existe une qui est en location à Villeneuve d'Ascq. C'est cet exemplaire qui peut servir éventuellement de véhicule de démonstration. Mais le prix a de quoi doucher les éventuels enthousiasmes : 35 300 euros !

« Il faut soustraire de ce prix le bonus écologique de 5 000 euros », précise le vendeur chez Peugeot. Certes, mais c'est toujours un peu cher. Et le problème de la voiture électrique reste entier : avec 40 kg de carburant, une voiture diesel parcourt 800 km à 100 km/h tandis qu'une électrique se contentera d'une autonomie de 170 km à 70 km/h. ● DIDIER SPECQ

teur hybride qui fonctionne à l'essence et à l'électrique, et qui consomme donc moins de carburant et rejette moins de CO2 dans l'air. Conséquence pour l'usine Toyota : un effectif en hausse - aujourd'hui stabilisé à 3 500 personnes - et une promesse d'embaucher 800 ouvriers supplémentaires si le succès commercial est au rendez-vous. Autre motif d'espoir selon l'Aria, le contrat remporté par la Française de Mécanique pour la fabrication d'un petit moteur thermique de 3 cylindres, là aussi plutôt « vert », puisque moins gourmand en carburant et moins dépendant en CO2. L'usine de Douvrin doit en fabriquer 320 000 par an. Dans le même ordre d'idées, PSA a confié à l'usine UMV de Trith-Saint-Léger la conception d'une nouvelle boîte de vitesse pour 2014. Et MCA Maubeuge (Renault) a rallié la construction du Kangoo électrique et d'un utilitaire Mercedes d'entrée de gamme. L'usine Renault de Douai, elle, récupérera la fabrication des prochains modèles de l'Espace et de la Laguna, en plus de celle du Scénic. Au registre de la production, l'Aria estime qu'on ne retrouvera jamais les niveaux d'avant la crise (922 000 véhicules produits dans la région en 2007), mais table sur une hausse en 2011, autour de 650 000 véhicules contre 594 000 en 2010. Enfin, consciente des enjeux, de l'exacerbation de la concurrence et des menaces qui pèsent sur elle, la filière régionale continue à se structurer. Financé par l'État et la Région, le « pôle automobile régional » est né en avril et se lance officiellement ce mois-ci. Son objet sera de coordonner tous les dispositifs visant à aider les différents acteurs de cette filière. Et son but, bien sûr, tout faire pour la pérenniser. ● BRUNO RENOUÏ