

Toulouse, le 17 juin 2021

DÉCLARATION DE PRESSE DE JEAN-LOUIS CHAUZY PRÉSIDENT DU CESER OCCITANIE / PYRÉNÉES-MÉDITERRANÉE

QUEL AVENIR POUR L'INDUSTRIE AUTOMOBILE EN OCCITANIE ? MAIS OÙ EST PASSÉE LA GIGAFACORY ?

2000 emplois en 2018, la partie automobile de la MECANIC VALLÉE (BOSCH, SOGEFI, SAM) est à 1700 emplois aujourd'hui et sur le chemin des 1000 emplois industriels en 2025.

Le calendrier de l'Union européenne et des États fixant les normes de CO2 à l'horizon 2025/2030 conduit les constructeurs automobiles européens à une conversion accélérée vers les véhicules électriques en 2025, par crainte que les chinois ne soient plus rapides et prennent toutes les parts de marché.

Bien sûr, personne ne peut expliquer que dans tous les pays européens, il y aura bien des bornes de recharge pour les véhicules électriques suffisantes et dans tous les points du territoire, avec une énergie parfaitement sécurisée (24H/24H). Cela suppose une parfaite autonomie énergétique, le nucléaire et l'hydroélectricité palliant les larges insuffisances des énergies alternatives.

Des dizaines de milliers d'emplois sont supprimés en Europe par les constructeurs, les équipementiers, dont BOSCH et les sous-traitants, victimes de la double peine depuis 15 ans : délocalisations et donc baisse des commandes, et la baisse des prix qui les met en péril.

Le groupe BOSCH, géré par une fondation, confirme à la fois sa volonté pour le site de Rodez de procéder à zéro départ contraint pour la baisse des effectifs et l'accès à des préretraites financées par le groupe, pour parvenir à 500 salariés BOSCH en 2025.

Mais l'annonce de donner l'exclusivité au site de Rodez, de fabriquer les batteries à hydrogène pour les camions réfrigérés, permettra au site de bénéficier d'innovations technologiques pour lesquelles l'Occitanie, la France et l'Europe ont pris une longueur d'avance... le groupe Bosch aussi.

Les investissements à venir devront renforcer ces choix, la création d'un incubateur sur le site BOSCH de Rodez permettra de partager de l'innovation et d'attirer de nouveaux projets industriels.

Il faudra aussi et surtout savoir travailler ensemble pour y parvenir.

Pour la fonderie SAM, il faut enfin cesser de croire aux solutions miracles avec de grands groupes, chinois hier... on a déjà vu, ou espagnols aujourd'hui, même si le groupe CIE a été

sollicité par le groupe RENAULT, mais qui est inacceptable en raison des conditions sociales proposées.

Il est temps pour tous les acteurs, salariés, industriels, collectivités et l'État de mettre en œuvre, si le choix du Tribunal de Commerce correspond à nos attentes et aux nécessités réalistes que nous exprimons collectivement, les moyens financiers permis par le plan de soutien à la filière automobile, pour faire émerger une PME portée par le groupe ALTY.

Bien sûr pendant cette période et jusqu'à la décision de mise en place d'un repreneur par décision du Tribunal de Commerce du 2 juillet, le groupe RENAULT doit assurer le financement de l'activité et donc les salaires du personnel comme l'État le lui a demandé.

L'argent public doit d'abord servir à consolider l'industrie française et les cadres d'industrie implantés dans les régions dont l'Occitanie, soutenus par l'écosystème régional, pour faire émerger une fonderie de référence en France et en Europe.

Il est temps de sortir de l'incertitude et des angoisses, tant pour les salariés et leurs familles, que pour les territoires concernés.

Annoncé le 20 janvier 2021 par la Communauté d'Agglomération de Rodez, le projet baladeur de gigafactory porté par la startup VERKOR avec l'appui d'un promoteur aménageur immobilier, le groupe IDEC, chargé de proposer des zones d'activités disponibles de 150 hectares pour accueillir une usine de 2300 salariés classé Seveso 2 pour la fabrication de batteries électriques n'existe plus, il n'a d'ailleurs eu aucune réalité et n'a jamais existé pour l'Aveyron. Le projet de Rodez n'avait pas été retenu bien avant la convocation du Conseil d'agglomération du 8 février 2021. Quant au choix du constructeur RENAULT, il était déjà fait.

Le verdict est tombé, RENAULT a annoncé le 7 juin aux syndicats du groupe qu'il concentrerait ses efforts financiers et choix industriels dans le nord de la France en créant un grand pôle de production de véhicules électriques pour les 3 sites de Douai, Maubeuge et Ruitz, regroupés dans une filiale ELECTRIC CITY. Les syndicats de RENAULT à l'unanimité ont donné leur accord pour la création de cette nouvelle filiale. Chaque site produira des véhicules électriques d'où sortiront les Scénic, Talisman, Espace et Mégane, auxquels sera ajouté un nouveau modèle remplaçant l'ancienne Renault 5, qui sera 100 % électrique. En complément sur le site de Douai, RENAULT installera une usine pour fabriquer des batteries, en recrutant 700 personnes. Pour y parvenir plus rapidement, il fait appel au groupe Chinois ENVISION.

Au total cette nouvelle organisation industrielle occupera 5000 personnes pour produire 400 000 véhicules électriques à l'horizon 2025.

La société SELLANTIS, présidée par Carlos TAVARES qui regroupe les marques PEUGEOT, CITROËN, DS, FIAT, CHRYSLER, OPEL, etc, va créer à Douvrin, près de Lens, un centre européen de fabrication des batteries. La Région des Hauts-de-France y investi 91 millions d'euros pour le foncier et les différents aménagements. Près de 2000 emplois seront ainsi créés, le groupe SELLANTIS investissant plus d'un milliard d'euros. Rodez n'a jamais été concerné par ces réflexions, puis discussions puis décisions des constructeurs automobiles qui seuls décident des investissements à faire et des lieux où ils les font.

Le groupe VOLKSWAGEN a annoncé début mars 2021 qu'il dépenserait 25 milliards d'euros pour la création de 6 gigafactorys en Europe, la première en Suède, la deuxième en Allemagne et la troisième pour l'Europe du sud pour équiper les constructeurs dans la péninsule ibérique (Espagne et Portugal). La partie frontalière de l'Occitanie peut être concernée près de la Catalogne à condition d'avoir le foncier disponible, les infrastructures autoroutières et ferroviaires, ou un port pour le transport des batteries vers les usines d'assemblage.

Conclusion pour l'Aveyron, les 2300 emplois annoncés le 20 janvier à Rodez lors de la rencontre des territoires d'industrie (Cantal, Lot, Aveyron) ne seront jamais créés.