

INDUSTRIE Réunion des filières automobile et ferroviaire aujourd'hui, au conseil régional de Lille

RAIL CONTRE AUTO, LE MATCH

FANNY DESTOMBES

Dans la famille industrie, les cousins du transport que sont l'automobile et le ferroviaire sont réunis aujourd'hui à l'Hôtel de région, à Lille. *20 Minutes* s'est livré au jeu des comparaisons entre ces deux poids lourds de l'économie régionale.

► **Les forces en présence.** L'auto en impose : 342 établissements et 37 500 salariés pour un chiffre d'affaires annuel de 15 milliards d'euros. Le Nord-Pas-de-Calais est la 2^e région automobile. Sa

**L'automobile
emploie 37 500
personnes et pèse
15 milliards d'euros
annuellement.**

particularité : l'existence d'une filière complète tant par sa structure (constructeurs, sous-traitants, fournisseurs), que par métier (plasturgie, textile, métallurgie...). Une voiture peut être à 100 % fabriquée dans la région.

Le ferroviaire n'a pas à rougir. On pourrait presque fabriquer aussi un train complet en région : 10 000 emplois se répartissent sur 105 établissements pour un chiffre d'affaires d'un milliard d'euros. Le Nord-Pas-de-Calais est la 1^{re} région ferroviaire française. Les trois grands constructeurs y sont implantés.

► **Un emploi irrégulier, des effectifs qui vont stagner.** Le point commun à ces industries est le caractère cyclique de l'emploi, fortement dépendant des commandes. Ainsi pour fabriquer sa Yaris III, Toyota a annoncé l'embauche de 800 intérimaires en janvier 2012. Mais la région a perdu 7 000 emplois depuis 2007. La tendance est désormais à une stagnation des effectifs.



Renault, à Douai, et Bombardier, à Crespin, font partie des grosses usines.

Idem côté ferroviaire. Après une belle augmentation des effectifs, des embauches sont toujours prévues mais elles ne sont pas significatives. « Le ferroviaire ne va pas sauver l'automobile », prévient le délégué général de l'Association des industries ferroviaires, Héric Manusset.

► **Formation : le chemin de fer attire.** L'automobile n'hésite pas à embaucher sans formation initiale, surtout en production. D'après l'INSEE, près de la moitié des effectifs ont suivi une formation en 2008, le plus souvent au poste de travail. Aujourd'hui, la filière a des difficultés pour recruter. Déficit d'image,

inquiétude sur la pérennité économique. Pour les postes de cadre, aucune formation ingénieur ne prédestine à l'une ou à l'autre filière. Chez les jeunes ingénieurs de l'université de Valenciennes, il n'est pas rare qu'ils préfèrent une embauche chez Alstom ou Bombardier que dans l'automobile. Arguments avancés : un métier plus valorisant et la sécurité de l'emploi.

► **L'innovation comme perspective commune.** Depuis 2005, le Nord-Pas-de-Calais possède son pôle de compétitivité dans les transports durables. I-Trans a labellisé à ce jour 124 projets pour un montant d'environ 270 millions d'euros que ce soit dans le ferroviaire comme dans l'automobile. Dans quelques semaines, va sortir un nou-

**A Valenciennes,
les jeunes ingénieurs
se tournent plutôt
vers le ferroviaire
que l'automobile.**

veau projet concernant la production de voitures. La stratégie d'avenir des grands groupes automobiles est plutôt favorable à la région. Visteon à Harnes et Valeo à Etaples ont des centres de recherche majeurs. PSA va faire produire à la Française de Mécanique son nouveau moteur thermique moins énergivore. La Yaris full-hybrid est attendue chez Toyota. Renault a confié à Douai la production des remplaçants de l'Espace et de la Laguna.

Le cousin ferroviaire peut se vanter d'avoir obtenu la création d'un institut de recherche baptisé Railenium : 550 millions d'euros vont être injectés dans cet outil d'innovation que l'on prévoit de construire à Bachant, près d'Aulnoy-Aymeries. ■

Au conseil régional, les Verts veulent transformer l'industrie

Pas d'aide publique sans vision à long terme. Au sein du conseil régional, les élus Verts sont décidés à faire entendre leur voix concernant les subventions allouées aux secteurs automobile et ferroviaire. « Le manque de visibilité de ces industries et l'embauche massive de CDD nous gênent », avouait hier, Dominique Plancke, président de la commission Transport, lors d'une

conférence de presse. Les écologistes veulent soumettre les aides à une obligation de transformation économique et sociale.

Pas d'avenir pour l'automobile

Pour eux, le constat est clair : le modèle industriel automobile actuel n'a pas d'avenir. « Nous devons anticiper les évolutions de la société et, en pre-

mier lieu, l'épuisement du pétrole, souligne un autre élu Vert, Jean-François Caron. La voiture électrique n'est pas la solution miracle. Je crois davantage dans l'amidon fabriqué chez Roquette pour révolutionner la fabrication automobile ». Or, sur ce point, les avis semblent diverger avec les socialistes qui partagent la direction du conseil régional. « Ils sont moins volontaristes

que nous sur le sujet », admet Jean-François Caron. Contactés pour évoquer leur point de vue, les élus socialistes n'ont pas donné suite.

Sur le ferroviaire, les positions socialistes et écologistes se recoupent davantage. Les industriels reconnaissent d'ailleurs que, depuis de nombreuses années, le secteur se porte bien grâce aux investissements régionaux. ■