



Droit

à la mobilité durable pour tous



Edito

Ce quatre pages n'a pas vocation à exposer notre vérité sur la filière automobile, mais à apporter des pistes de réflexion, susciter le débat des salariés et de la population. Le 8 juin 2022, l'Union Européenne a voté l'interdiction des ventes de voitures thermiques après 2035.

La FTM CGT, consciente des enjeux environnementaux et du réchauffement climatique, considère comme une priorité l'élaboration d'un modèle de développement permettant une mobilité accessible à tous et qui réponde au besoin de la population.

La question est posée : la décision prise par l'Union Européenne est-elle la plus à même à répondre aux enjeux environnementaux, sociétaux et sociaux de la filière automobile ?

La filière automobile doit contribuer à répondre aux enjeux sociaux et environnementaux en proposant des véhicules abordables à tous et pas seulement aux ménages aisés.

La France a les moyens de concevoir des voitures électriques légères sur son territoire, à prix abordables, pour les déplacements quotidiens. Pour répondre aux besoins, le mix électrique-thermique conserve tout son sens.

Les voitures sont de plus en plus lourdes et de plus en plus chères. Les constructeurs ciblent les ménages à fort pouvoir d'achat pour optimiser leurs marges sans pour autant répondre aux besoins des consommateurs.

Extrait du journal Le Monde du 28 novembre 2022

« Même si une automobile fonctionnant avec une batterie est plus onéreuse à produire, les grandes marques ont une part de responsabilité.

Entre 2015 et 2022, note le consultant britannique JATO, le prix moyen d'une voiture électrique est passé de 48 942 à 55 821 euros en Europe, soit un écart de 27 % par rapport à un modèle conventionnel.

En Chine, au contraire, le tarif a baissé de 66 819 à 31 829 euros, et un véhicule électrique est aujourd'hui 33 % moins cher en moyenne qu'un thermique. Conformément aux impératifs dictés par les autorités chinoises, les marques locales ont conçu et produit des modèles – pas seulement de petite taille ou exclusivement urbains – capables d'atteindre des niveaux de diffusion élevés.

A contrario, « malgré quelques améliorations depuis 2020, les constructeurs occidentaux ont privilégié les segments les plus rentables et ne sont pas parvenus à créer une offre de véhicules électriques qui corresponde aux besoins des consommateurs », conclut JATO. »

La commission européenne a aussi une grande part de responsabilité.

Extrait du journal Le Point du 16 décembre 2022

[...] rapport pour le moins explosif élaboré par l'Institut syndical européen (ETUI).

[...] ce rapport met l'accent sur le rôle central joué par le cadre réglementaire européen sur les émissions de CO₂, mais aussi sur l'homologation des véhicules et sur les politiques de concurrence et de commerce au sein du marché unique. « Celui-ci pousse l'industrie vers des voitures plus lourdes, plus puissantes et plus chères à un moment où l'impératif de réduction des émissions de CO₂ aurait dû exiger des voitures plus légères, moins puissantes et plus abordables. »

Le 100 % électrique est une aberration sociale et environnementale !

« Sur l'ensemble de sa durée de vie, une voiture électrique roulant en France a un impact carbone deux à trois fois inférieur à celui d'un modèle similaire thermique, à condition que sa batterie soit de capacité raisonnable » (ADEME).

Pour être adapté aux longs trajets, un véhicule électrique doit avoir une batterie trois ou quatre fois plus importante que pour l'usage quotidien, alors que l'usage longue distance ne représente que 20 % du roulage annuel moyen. En tout électrique, ces véhicules sont nécessairement lourds et chers.

Dimensionner les batteries sur l'usage grands trajets, l'usage de pointe, revient à dimensionner le parc de centrales nucléaires sur la vague de froid de février au lieu d'utiliser des centrales thermiques pour passer les pics de températures hivernales. Ce n'est ni économique, ni écologique : il faut trois à quatre fois plus de matières premières, et l'impact carbone est 3 ou 4 fois plus important. Tout cela pour quelques longs trajets, principalement sur de grands axes à l'écart des centres villes, qui pourraient être réalisés en thermique avec des carburants progressivement décarbonés.

L'offre des constructeurs doit répondre aux besoins des usagers !

Pour beaucoup, la voiture reste un moyen de transport indispensable

Les véhicules urbains par excellence sont le vélo, le bus, le tramway, le métro. Pas la voiture. Dans les zones denses, desservies par un réseau ferré maillé, l'avenir est aux zones piétonnes et aux modes doux. Dans les zones intermédiaires, desservies par un réseau ferré radial et des lignes de bus maillées, il y a des solutions alternatives à la voiture pour les trajets domicile-travail. Le développement des transports en commun est une priorité. Il y a des complémentarités entre réponses individuelles et collectives, notamment par la réouverture de gares fermées depuis des années et le développement des transports en commun.

Pour les familles qui n'habitent pas dans les centres des grandes agglomérations et ne peuvent pas faire leurs déplacements quotidiens à pied ou en métro, la voiture reste indispensable.

La double peine pour les ménages modestes

Quand les fins de mois sont déjà difficiles, c'est la double peine : hausse des carburants, restrictions de circulation... Avec en prime un discours moralisateur et culpabilisant sur la nécessité de « changer les comportements individuels ».

Il n'y aura pas de lutte efficace contre le réchauffement climatique si l'accès à la mobilité durable reste réservé à la minorité aisée des grands centres urbains.

Les techniciens et les ingénieurs des constructeurs automobiles français ont déjà conçu des prototypes de petits véhicules électriques légers et abordables pour les familles. Mais ils restent toujours dans les cartons.

Ce sont de « vraies » voitures conçues pour un usage quotidien utilisables par et pour les familles, aller chercher les enfants à l'école, faire les courses, aller au travail, tout en étant capables d'emprunter des tronçons de rocade et des voies rapides, à la différence des voiturettes électriques sans permis qui envahissent les parkings devant les lycées des beaux quartiers.

Les ingénieurs et techniciens de Stellantis-PSA ont conçu en 2013 le « VELV » sur cahier des charges ADEME.

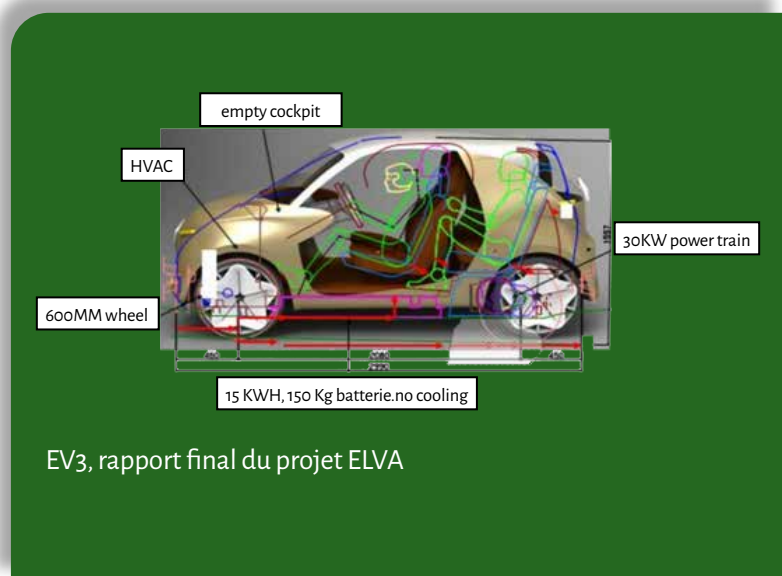
110 km/h, 3 places. 650 kg, 100 km d'autonomie.



Les ingénieurs et techniciens de Renault ont conçu en 2012 « EV3 » dans le cadre d'un projet public financé par la Commission européenne

Il reposait sur une architecture innovante, une plate-forme originale à « longerons droits et batterie étroite », bon marché, permettant d'avoir de bonnes performances de sécurité passive bien que le véhicule fût court et léger.

130 km/h, 3-4 places, 800 kg, 120 km d'autonomie. Prix cible 12 k€ en 2012.



Un petit véhicule électrique abordable à 17k€ ou moins avant les aides à la mobilité, c'est possible.

Le groupe Renault-Nissan en commercialise déjà un au Japon

Le Nissan Sakura, produit au Japon avec des niveaux de salaires proches des nôtres, est commercialisé depuis l'été 2022 à partir de 2,4 MYen soit l'équivalent de 16 500 € au taux de change actuel. Ce véhicule a une batterie de 20 kWh (environ 150 km d'autonomie), 1 070 kg, 4 places, 130 km/h.

Il s'agit d'un « *kei-car* », un type de voiture qui représente près de 40 % du marché nippon. Ses dimensions, comme son habitacle sont très proches d'une 4L et de l'esprit de la 4L. Contrairement à la vision qu'on en a en Europe, les « *kei-cars* » ne sont pas des micro-citadines ni des voiturettes. Ce sont des véhicules polyvalents pour l'usage quotidien qui se vendent d'abord dans les campagnes au Japon et pas seulement dans les grandes villes. Comme la 4L d'autrefois, ce sont des véhicules à tout faire conçus pour rendre la vie plus facile aux familles (transporter une poussette, des vélos, des objets encombrants, aller à la déchèterie...)

Le Nissan Sakura a un tel succès au Japon que Nissan a dû arrêter de prendre des commandes.

Mais que fait donc le gouvernement français ?

Les autorités chinoises ont créé les conditions pour inciter les constructeurs automobiles chinois à développer une offre de petits véhicules électriques abordables pour la population.

Les autorités japonaises, depuis de nombreuses années, ont aussi créé les conditions pour que les constructeurs japonais développent une offre de petits véhicules produits au Japon, thermiques et maintenant électriques : « *les kei-cars* ».

Pas en France et en Europe.

En France, les aides à l'achat profitent surtout aux ménages aisés, et comme elles sont proportionnelles au prix, sans prise en compte du poids, elles ne pénalisent pas les gros SUV et n'incitent pas les constructeurs français à développer une offre de petits véhicules abordables. Au contraire.

Les bonus écologiques et les pénuries de composants sont une aubaine pour les constructeurs pour augmenter sans cesse leurs prix. Le prix des véhicules neufs n'est plus un problème, c'est un véritable scandale sociétal !

La Dacia Spring (fabriquée en Chine, un des pays les plus carbonés au monde) est passée de 16 900€ à 20 800€, soit une augmentation de près de 3 000€ en 2 ans ! Même les futures « 4L » et « R5 » de Renault ressemblent bien plus à des SUV pour ménages aisés qu'aux « 4L » et « R5 » d'origines.

Mais que fait donc le gouvernement français ?

L'interdiction des motorisations thermiques après 2035 fait débat

La FTM-CGT considère que cette décision est loin d'être la plus appropriée pour répondre aux enjeux environnementaux, sociétaux et sociaux.

Nous ne sommes pas les seuls à être perplexes. Le 7 novembre 2022, le commissaire européen au marché intérieur, Thierry Breton, communiquait à la presse ses inquiétudes concernant les difficultés industrielles et sociales posées par la généralisation des véhicules électriques. Il a insisté pour qu'une clause de revoyure soit adoptée pour 2026, avec la création d'un groupe de travail pour préparer cette échéance.



D'autres solutions pour réduire l'empreinte écologique de l'automobile ?

Rouler en mode électrique en usage quotidien permettrait de décarboner 80 % du kilométrage annuel moyen et de diviser les émissions de CO₂ liées à l'usage de l'automobile d'un facteur 4. C'est possible avec de petits véhicules tout électrique abordables pour le quotidien en 2^e véhicule et avec des hybrides rechargeables roulant en électrique au quotidien, et en thermique progressivement décarboné sur les longs trajets, pour supprimer à terme le roulage thermique dans les zones d'habitat denses.

Pour ceux qui ont des distances domicile-travail importantes (ce qui est souvent le cas des ménages modestes), avec une offre de petits véhicules abordables, un achat avec un prêt à taux zéro devient possible. Sans apport, avec des mensualités de l'ordre de 100€/mois autofinancées rien que par les économies de carburant, et par des aides mensuelles comme les APL pour rembourser le crédit plutôt que des primes à l'achat. **Il faut pour cela mettre à contribution le secteur bancaire et repenser les aides à la mobilité.**

Pour les ménages mono-motorisés, et pour les grands trajets, il faut relancer la recherche sur les moteurs thermiques pour **développer des moteurs performants pour les hybrides**, comme l'a fait Toyota avec ses moteurs Atkinson.

Il faut repenser les solutions pour **diminuer drastiquement les coûts des véhicules hybrides rechargeables**. Par exemple, en s'inspirant de ce qui existait déjà du temps de la 4 CV, où on pouvait rajouter à ces petits véhicules une extension avec une fixation rigide pour les vacances. Ce qui prendrait aujourd'hui la forme d'une extension amovible d'autonomie thermique et de volume bagages avec un essieu directeur comme celui de la Laguna 4RD ou de certains poids lourds. Les ingénieurs en R&D, les constructeurs et les équipementiers sont un atout ! **Il faut redonner aux ingénieurs la possibilité de travailler sur des solutions innovantes et abordables comme c'était le cas à la grande époque de l'industrie automobile française.**

Il est également réaliste de décarboner progressivement les carburants, avec un mix de biocarburants comme l'éthanol (en quantités maîtrisées, par la réaffectation aux longs trajets du bio-carburant présent dans les carburants actuels), et du « e-carburant », produit à partir d'hydrogène, issu d'électricité décarbonée et de CO₂. Ce CO₂ est issu de la production de biogaz, de bio-éthanol, ou d'industrie comme les cimenteries. La production de e-méthanol est en train de passer à l'échelle industrielle en France, principalement pour le maritime, en coopération entre EDF, un industriel du ciment, et les amateurs qui ont commandé des navires avec des moteurs marine e-méthanol.

Une autre voie est possible que celle d'interdire et de contraindre en mettant les ménages particulièrement les plus modestes dans des situations inextricables, s'ils ne peuvent plus utiliser leur véhicule et n'ont pas les moyens de faire autrement, tout en supprimant des milliers d'emplois dans l'industrie automobile.

Cette autre voie, c'est de construire des solutions alternatives pérennes.

La transition énergétique dans l'automobile doit être une opportunité pour développer l'emploi, développer nos filières industrielles en exploitant les synergies entre transports, chimie, agro-industrie, électricité...et réindustrialiser la France

CGT OUVRIERS-ETDA
SYNDICAT RENAULT BILLANCOURT

Un petit véhicule à 37 000 francs

C'est possible
la CGT le prouve



En présentant à la presse, aux militants de tout le groupe Renault, un prototype de petit véhicule, la CGT démontre qu'il est possible de fabriquer un véhicule populaire de type bas de gamme.



En 1986, la CGT avait fait campagne pour un petit véhicule populaire, la « NEUTRAL », qui a ouvert la voie à la Twingo. 40 ans plus tard, ci-dessus une illustration de ce que pourrait être la « NEUTRAL » électrique de demain.

© Adobe Stock Good Studio

La CGT appelle

**au débat pour la construction d'une alternative
à une mobilisation syndicale et citoyenne**

