



Quel avenir pour l'automobile ?

CGT et ONG environnementales décident d'agir en commun sur ce qui les rassemble.

Le 24 mai dernier a eu lieu à Montreuil un forum sur l'avenir de l'automobile, organisé par la Fédération des Travailleurs de la Métallurgie CGT, Réseau Action Climat et Greenpeace France.

Avec plus de 350 militants syndicaux ou associatifs réunis dans le patio de la maison CGT, cette initiative inédite a été un grand succès. Les débats, après une intervention de Sophie Binet, ont été très riches. Les exposés et les débats du forum seront prochainement disponibles en ligne.

Nos organisations sont convaincues de la nécessité de travailler ensemble afin de concilier les enjeux sociaux, environnementaux, économiques et sanitaires. Elles partagent le sentiment d'urgence climatique et qu'il n'est pas concevable que le greenwashing serve de prétexte à la casse sociale. Beaucoup d'intervenants ont d'ailleurs dénoncé les stratégies industrielles patronales et gouvernementales basées sur une vision uniquement financière, les délocalisations, les fermetures d'entreprises subies par un grand nombre de salariés. Ce forum nous a permis de réaffirmer notre désaccord commun avec les décisions politiques et les choix stratégiques des constructeurs.

En ne ciblant que les ménages aisés pour optimiser leurs marges, en produisant des véhicules toujours plus lourds et toujours plus chers, en réimportant des véhicules de Chine qui est un des pays les plus carbonés du monde comme la Dacia Spring, les constructeurs portent une lourde responsabilité dans le réchauffement climatique.

Ce forum nous a permis de démontrer qu'il est possible de produire en France un petit véhicule électrique accessible à tous.

Nous souhaitons favoriser nos convergences et privilégier ce qui nous rassemble mais sans gommer la culture du débat que nos organisations partagent. Ainsi, lors de ce forum nous avons aussi débattu sur le mix énergétique et la place du moteur thermique dans l'industrie automobile en assumant nos différences.

Le droit à l'emploi et à la mobilité durable pour tous est notre boussole. Comme la 2CV ou la 4L en leur temps, de petits véhicules populaires pourraient être produits à des millions d'exemplaires en France, et ainsi créer des dizaines de milliers d'emplois à court terme. Associé à l'électrique, le moteur thermique rend possible la suppression des carburants fossiles bien avant 2035. C'est à notre portée. Unissons nos forces et mobilisons-nous !

Quels véhicules pour demain ?

Les propositions de la CGT

Les véhicules urbains par excellence sont le vélo, le bus, le tramway, le métro. Pas la voiture.

Mais 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 est indispensable.

La CGT n'est pas favorable à l'abandon du moteur thermique : pour faire les longs trajets en mode électrique, il faut une batterie 3 ou 4 fois plus chère et plus lourde, et pour sa fabrication il faut 3 ou 4 fois plus de matières premières et d'émissions de CO2 par rapport à une batterie dimensionnée pour l'usage quotidien.

Si c'est pour faire deux voyages par an, c'est une aberration sociale et environnementale. Selon la formule d'un expert Renault, c'est comme investir dans un lave-vaisselle 12 couverts pour Noël.

Un ménage aisé fait 8 voyages par an, un ménage modeste seulement 2, et c'est souvent pour aller dans la famille. Les solutions ne sont pas les mêmes.

Pour que la mobilité durable soit accessible à tous, il faut des solutions adaptées aux usages de chacun, pas seulement aux usages des ménages aisés.

La CGT défend un scénario de mix énergétique :

* **Pour les 2e voitures** (≈ 35% du parc), des véhicules électriques bon marché pour l'usage quotidien, avec des petites batteries (≈20 kWh) dont le surcoût serait facilement compensé par les économies de carburant, pour rembourser un prêt à taux zéro à 100€ par mois.

* **des hybrides rechargeables (Plug-in Hybrid Electric)** (environ 45% du parc) bon marché, pouvant rouler en 100% électrique au quotidien, et avec l'électricité fournie par un petit moteur thermique d'appoint pour quelques longs trajets par an. Contrairement aux ONG comme T&E, nous ne généralisons pas aux autres usagers le constat de l'usage essentiellement thermique de leurs PHEV, qu'en font des cadres supérieurs gros rouleurs d'aujourd'hui.

* **Des véhicules électriques avec des batteries importantes (> 60 kWh)** adaptées aux longs trajets (environ 20 % du parc, réalisant 50 % de longs trajets) pour les ménages qui font beaucoup de longs trajets, principalement les ménages aisés. Le ticket d'entrée économique et environnemental des batteries est alors mieux amorti sur un kilométrage important. Et des familiales basses en substitution aux gros SUV actuels, avec peu ou pas d'aides publiques.

La meilleure solution pour diminuer les émissions de CO2 est un mix de moteurs électriques et de moteurs thermiques, adapté aux besoins et aux moyens de tous les ménages

Il est possible de produire de petits véhicules électriques populaires en France

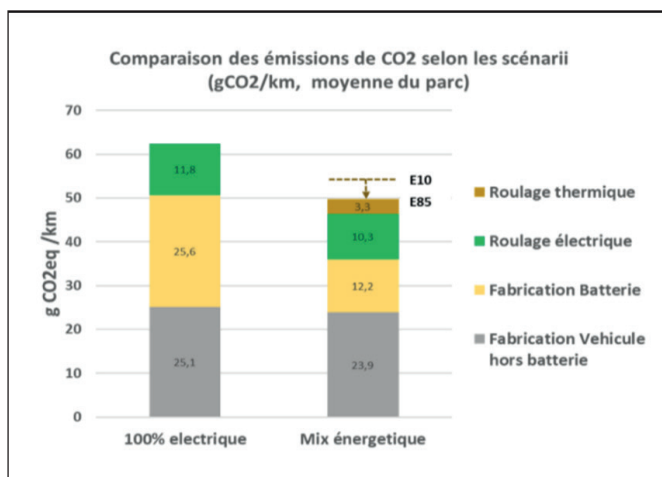


Illustration d'un petit véhicule électrique de demain

Des prototypes ont été réalisés par les ingénieurs de Renault et Stellantis, mais les directions ciblent les ménages aisés et les SUV à forte marge et n'ont pas donné suite. Des véhicules de ce type, les « kei-car », comme le Nissan Sakura (17k€, dimensions d'une 4L), existent au Japon. La plateforme du Sakura est censée être commune avec Renault, il y a donc peu d'investissement. Ce n'est qu'une question de volonté politique.

La CGT et les ONG environnementales partagent cette priorité et ont décidé d'agir ensemble pour peser sur la politique des constructeurs.

Il est aussi possible de produire des PHEV abordables, à moins de 25k€. Dans le principe, ce sont à la base des véhicules électriques avec un petit moteur d'appoint et une génératrice d'électricité en plus. Les moteurs thermiques prototypes pour ce type d'application existent, comme l'ULCGE auquel Renault n'a pas donné suite, ou le ZVG de la société Obrist. Pour avoir des solutions, les PDG n'ont qu'à demander à leurs ingénieurs et les écouter !



Dans ce scénario, il n'y a pas de roulage thermique en ville. Seulement 10 % du roulage du parc reste en thermique, sur une partie des longs trajets en dehors des grandes agglomérations. La production actuelle de biocarburants suffit alors largement. Au final, 0% de carburant fossile dans ce scénario, c'est réaliste bien avant 2035.

Par rapport au 100% électrique, il n'y a pas photo : ce scénario permet de diviser la quantité cumulée de batteries par 2, d'éviter l'extraction d'environ 100.000 tonnes de lithium ou de cobalt pour le seul parc français, soit la production mondiale actuelle. Dans ce scénario où il y a un moteur thermique sur près d'un véhicule sur deux, les émissions de CO2 sont inférieures de 20% par rapport au scénario tout électrique de la commission européenne. L'avenir montrera, avec un peu plus d'évidence chaque année d'ici 2035, que le scénario de la commission européenne mène à une impasse. Ce n'est qu'une question de temps.

Poursuivons ce débat essentiel dans les syndicats, les départements et les régions, pour que syndiqués, salariés, citoyens y prennent toute leur place.



**J'agis,
je m'engage,
je me syndique !**