



réseau
action
climat
france

GREENPEACE

FORUM D'AVENIR POUR UNE CAUSE COMMUNE

forum
Quel avenir
pour l'automobile?

© FTM-CGT

Introduction

350 militantes et militants réunis à Montreuil au siège de la CGT pour défendre le droit à la mobilité durable pour tous. Cela résonne comme un véritable ÉVÉNEMENT.

La diversité des participants de Greenpeace, Réseau Action Climat, CGT... envoie un message fort pour faire reculer la fatalité, et dépasser les caricatures et l'opposition entre enjeux sociaux et écologiques.

Donner la parole aux salariés et à la société civile ? C'est partir du réel et des besoins des gens dans une volonté partagée face à l'urgence climatique.

ENSEMBLE nous ne laisserons pas la défense de la planète récupérée par les industriels et le gouvernement pour justifier la destruction de nos emplois.

Comme l'ont dénoncé de nombreux intervenants, les délocalisations et la casse sociale dans l'automobile n'ont pas attendu la voiture électrique pour faire des ravages. Ce n'est pas la transition qui est responsable de cette casse depuis des décennies, mais les stratégies libérales et la course au profit, qui par ailleurs sont également responsables de la crise climatique.

De nombreux projets existent pour décarboner la planète mais ils sont bâillonnés pour des raisons financières. Nous voulons les faire émerger avec en priorité l'urgence de produire un véhicule électrique accessible à tous en France.

IL EXISTE DÉJÀ.

Les débats de la 1ère table ronde « *Quels véhicules pour demain ?* »

Les Intervenants étaient **Florent CALVAYRAC** (enseignant chercheur, Université du Mans), **Pierre NICOLAS** (ancien ingénieur à la direction de la recherche de Renault, CGT), **Aurelien BIGO** (Chercheur sur la transition énergétique des transports) et **Marie CHERON** (Responsable politique véhicules, Transport & Environnement)

Florent CALVAYRAC a fait état des travaux de recherche sur les matériaux et les carburants. Il a souligné que les expérimentations ne donnaient pas toujours les résultats espérés, et que la recherche était une activité de long terme. Il y a des questions à se poser par rapport à la politique du gouvernement et sa compréhension des enjeux de la recherche. L'hydrogène est plutôt destiné aux poids lourds, aux transports

en commun, éventuellement aux trains et aux bateaux. Pour les particuliers, les petits véhicules hybrides semblent la solution la plus pertinente.

Pour **Pierre NICOLAS**, il faut partir des besoins. Les secondes voitures représentent un tiers du parc actuel. Une petite batterie (environ 20 kWh) suffit. Des prototypes ont été réalisés par les ingénieurs de Renault et de 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 (17 k€), existent au Japon. C'est une question de volonté politique. Un point fait débat : le mix énergétique. Un ménage modeste fait en moyenne 2 voyages par an en voiture quand un ménage aisé en fait 8. Or c'est l'usage longue distance en tout électrique qui dimensionne les batteries et rend les véhicules lourds et très chers. Pour quelques voyages par an, c'est une aberration environnementale et sociale. A la



différence des ONG environnementales et de la Commission Européenne, la CGT défend un mix avec des véhicules adaptés aux usages des gens : une seconde voiture qui serait un véhicule électrique bon marché, des véhicules à grosse batterie, peu ou pas subventionnés, pour les ménages aisés qui font beaucoup de longs trajets, et enfin des hybrides rechargeables (PHEV) bon marché, utilisant un petit moteur thermique comme source d'électricité pour les longs trajets. Dans ce scénario, tous les véhicules roulent en électrique pour l'usage quotidien, le roulage thermique est hors des zones urbaines et ne concerne plus que 10 % du kilométrage total du parc. Il peut être couvert facilement par la production actuelle de biocarburants. Ce mix permettrait de réduire de 20 % les émissions de CO2 et de diviser par deux la quantité de matières premières et de batterie par rapport au 100 % électrique. C'est un gain énorme. Et il permet de rendre la mobilité durable accessible à tous.

Pour **Marie CHERON**, le « PHEV » est une fausse bonne solution pour le climat, car les études sur leur usage réel montrent qu'ils roulent essentiellement en thermique, avec un bilan CO2 à peine meilleur qu'un véhicule thermique. De plus, grâce aux améliorations attendues sur le contenu CO2 de l'électricité, sur les batteries, sur l'extraction des matières premières, sur le recyclage, les avantages de l'électrique iront croissant. C'est pourquoi, pour Transport & Environnement, le 100 % électrique est la meilleure solution à terme.

Pour **Aurélien BIGO**, une solution d'avenir est les véhicules intermédiaires, comme l'Ami de Citroën. En effet, avec 100 kWh de batterie, on peut faire un pick-up, 2 citadines, 16 quadricycles ou mini voitures, ou 200 vélos à assistance électrique. Sur

l'ensemble de son cycle de vie, la voiture électrique permet de diviser les émissions de gaz à effet de serre par un facteur allant de 2 à 5 par rapport à la voiture thermique. Elle resterait cependant parmi les modes de transport les plus émetteurs par rapport aux transports en commun électriques ou à des véhicules plus légers (mini-voiture, quadricycle, vélo à assistance électrique, vélo), ce qui montre l'intérêt d'aller vers des véhicules de ce type pour réduire nos émissions de gaz à effet de serre.

Cette table ronde a été l'occasion d'un débat très riche avec les participants dans la salle, militants des ONG, militants syndicaux, parlementaires... Avec un consensus sur la nécessité d'avoir une offre constructeurs de véhicules abordables, car il ne peut y avoir de transition énergétique dans l'automobile si la mobilité durable n'est pas accessible à tous.

Intervention de Tommaso Pardi au Forum de l'automobile : Quels sont les grands enjeux du véhicule électrique aujourd'hui ?

Le véhicule électrique est imposé par le haut, par les règles européennes, par les politiques gouvernementales et les choix des constructeurs, pour de bonnes raisons climatiques et de mauvaises raisons sociales. Un des principaux problèmes est que le véhicule électrique proposé aujourd'hui est trop cher, il n'est pas accessible aux ménages qui en ont besoin. Le risque de cette transition très rapide est que les ménages dépendant du véhicule thermique se trouvent de plus en plus marginalisés par ce changement. Je pense que la convergence entre la CGT, le RAC et Greenpeace permet de trouver une réponse à une question : comment rendre le véhicule électrique abordable et accessible au plus grand nombre ?

J'apporte ma contribution en démontrant que les règles européennes empêchent de rendre le véhicule abordable parce que depuis 30 ans, les constructeurs favorisent une montée en gamme de leurs véhicules qui deviennent de plus en plus lourds, puissants et chers. Je pense qu'une des voies pour créer les conditions d'un véhicule accessible passe par une transformation de ces règles. Il faut créer des règles qui favorisent la fabrication de petits véhicules accessibles. Je crois que cette alliance entre les syndicats et les ONG favorise ce changement, qui peut intéresser les constructeurs français qui étaient spécialisés dans la fabrication de véhicules populaires et qui sont beaucoup moins bons pour fabriquer des véhicules haut de gamme.



Le véhicule électrique a peu contribué à la réduction des gaz à effet de serre ?

Un véhicule électrique, en soit, n'est pas un véhicule zéro émission parce qu'il faut produire beaucoup d'énergie et de matériaux pour le fabriquer. Dans la phase de production, il est plus polluant qu'un véhicule thermique parce qu'il est plus lourd et parce que la batterie a besoin de beaucoup d'énergie. Par contre, quand on l'utilise, même avec de l'électricité « carbonée », c'est toujours mieux que d'utiliser un véhicule thermique. Un moteur thermique n'exploite que 40% de l'énergie produite alors que le moteur électrique en restitue l'intégralité.



Mais si vous utilisez un véhicule électrique qui pèse 2 tonnes, les matériaux dont vous avez besoin pour le produire font qu'en réalité, ce véhicule est presque aussi polluant qu'un véhicule thermique pesant 1 tonne, finalement le gain est très faible ! C'est pour cela qu'il faut que les véhicules électriques soient autre chose que les véhicules thermiques qu'ils remplacent. Il faut les concevoir différemment, plus petits et calibrés pour les trajets quotidiens. Autrement, les gains environnementaux seront très faibles, alors que les coûts sociaux et économiques seront très élevés.

Les débats de la 2ème table ronde : Quels leviers pour y parvenir ?

Les intervenants étaient **Jean-Philippe JUIN** (CGT, Fonderie du Poitou), **Julien BELTOISE**, (Fondation pour la Nature et l'Homme), **Anne BRINGAULT** (Réseau Action Climat) et **Fabien GACHE** (CGT Renault, ancien DSC).

Jean-Philippe JUIN a rappelé la situation critique dans laquelle les choix économiques des constructeurs et politiques des décideurs ont plongé le secteur automobile. Il est ensuite revenu sur son expérience personnelle pour illustrer comment la cause environnementale sert de prétexte pour justifier la casse sociale, malgré les projets industriels proposés pour transformer la production afin de répondre aux besoins des nouveaux véhicules. Pour que cela change, il propose que les aides de l'Etat à destination des constructeurs, déjà très nombreuses, soient soumises à des contreparties sociales et environnementales.

Julien Beltoise a présenté les résultats du Baromètre des mobilités du quotidien réalisé par la Fondation pour la Nature et l'Homme, mettant en évidence la situation de précarité liée à la mobilité de 13 millions de français, précarité qui touche en particulier les territoires périurbains et les ouvriers. Cette précarité est notamment liée à l'absence d'alternative à la voiture, et en particulier à la voiture thermique. La FNH appelle à l'organisation d'Etats Généraux de l'automobile.

Anne BRINGAULT a insisté sur le manque d'anticipation et de planification de la transition du secteur automobile. Elle rejoint ce qui a été dit précédemment sur la nécessité de davantage impliquer les salariés et la société civile dans les décisions et l'organisation de ces transformations. Le secteur automobile doit répondre à trois défis : rendre la mobilité accessible à tous, préserver les emplois et protéger l'environnement. Pour y parvenir, il est urgent de réorienter l'offre des constructeurs vers des véhicules légers, électriques, produits en France et accessibles financièrement. En parallèle, les aides à l'achat ciblées pour réduire le reste à charge pour les ménages modestes doivent être renforcées.

Fabien GACHE a rappelé les résultats financiers et les marges extraordinairement élevées du secteur automobile ainsi que les montants faramineux d'aides touchés par les constructeurs. A titre d'exemple, Renault a perçu plus de 2 milliards d'euros entre 2004 et 2019). Avec quel résultat social et environnemental ? On ne résoudra pas les problématiques environnementales sans résoudre en même temps les questions sociales, ce qui inclut l'emploi mais aussi les conditions de travail et de vie.

Cette table ronde a notamment fait émerger un consensus fort entre les intervenants : la société civile et les travailleurs ne peuvent plus être tenus à l'écart des décisions du secteur automobile.

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.

Conclusion :

Le forum de l'automobile a permis d'affirmer que la production d'une petite voiture électrique, au plus près des territoires, permettrait de maintenir une activité industrielle en France et de maintenir, voire de créer des emplois. Cet évènement n'est pas une fin en soi, mais bien le début d'une réflexion pour défendre une autre politique industrielle. Les syndicats CGT et les ONG doivent favoriser les informations et les discussions pour que les travailleurs s'emparent du sujet.

D'ores et déjà, des rendez-vous sont programmés : **Le 20 octobre sur le parvis de la mairie de Bordeaux ,sera organisée en présence de Sophie Binet ,la présentation de la voiture Gazelle qui pourrait être fabriquée à l'usine Mutares (ex Ford) située à Blanquefort.**

De plus, des forums régionaux seront organisés en Normandie et en pays de Loire.

Les exposés, interventions et CR des débats sont disponibles ici :

<https://sites.google.com/view/forum24mai/accueil>



La CGT appelle

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

Septembre 2023

