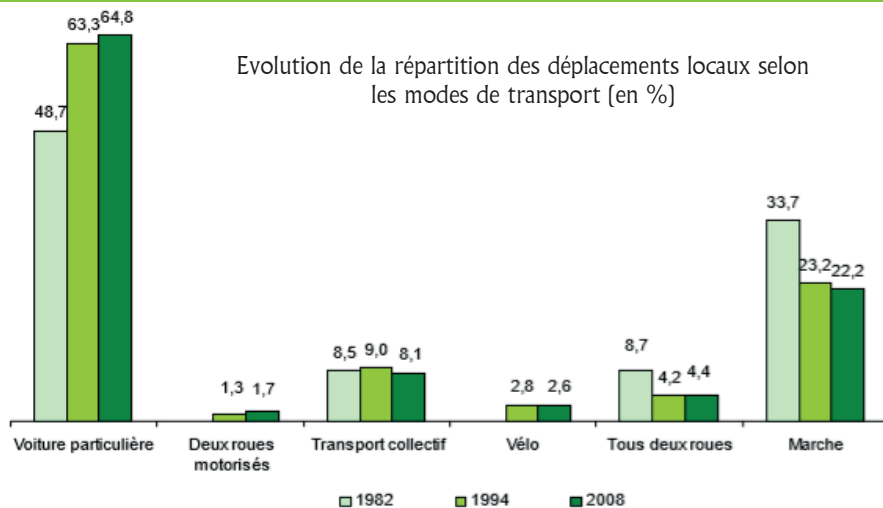


Droit à la mobilité pour tous, adaptés aux différents besoins

2

Pour répondre aux problématiques sociales, sociétales et environnementales concernant les déplacements et l'automobile de manière plus large, la première question à laquelle il revient de répondre concerne les besoins de mobilité des populations.

La voiture reste le mode de transport dominant



Champ : déplacements locaux un jour de semaine ouvré des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine. Note : dans l'enquête de 1982, les vélos et deux roues motorisés n'étaient pas distingués. Sources : SOeS, Insee, Inrets, enquêtes nationales transports 1982, 1994, 2008

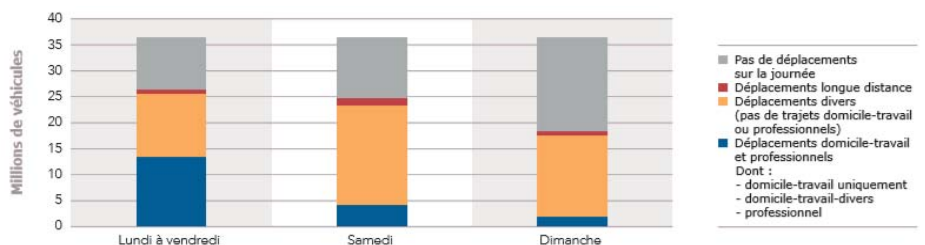
Contrairement aux idées reçues, le véhicule électrique n'est pas exclusivement un véhicule pour les citadins. L'usage de l'automobile diverge entre les grandes villes et le reste du territoire. Dans les grands pôles urbains l'utilisation de la voiture se stabilise sauf en région parisienne où elle décroît.

Sur le reste du territoire, la part de l'automobile augmente : trois déplacements sur quatre s'effectuent en voiture.

Le lieu d'habitation influence le nombre de voitures par ménage (le taux d'équipement diminue en centre-ville alors qu'à la campagne il atteint deux véhicules par ménage). Près de

la moitié du parc automobile est dans les zones peu denses.

La distance des déplacements quotidiens augmente pour tous les habitants de tous les types d'espace. En additionnant l'ensemble des déplacements d'une journée, **une personne roule en moyenne 36 kms dans une journée de semaine.** Ceux qui cir-



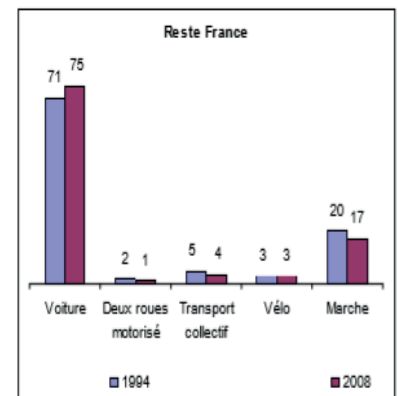
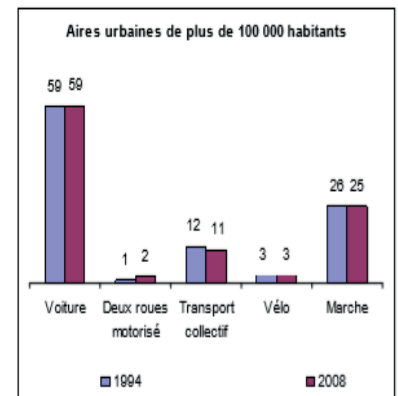
Enquête « la mobilité des Français ENTD 2008 ». Une réactualisation est prévue en 2020



2020

En 2008, 65 % des déplacements sont réalisés en voiture mais pour des trajets plus courts.

Répartition des déplacements selon le mode et le type de territoire (en %)



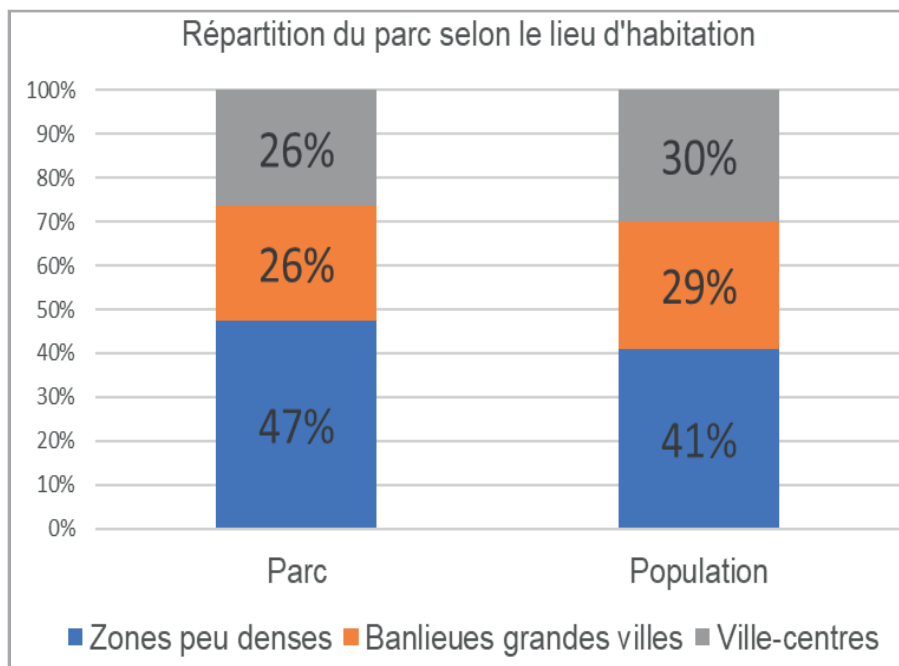
Champ : déplacements locaux un jour de semaine ouvré des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.

Source : SOeS, Insee, Inrets, enquêtes nationales transports 1994, 2008

culent le moins sont les habitants des centres villes et ceux qui circulent le plus sont ceux de la périphérie de Paris (49 kms). Il y a plus de voitures mais elles roulent moins, (13 000 kms par an en moyenne).

Aller à son travail et faire ses courses en semaine représente près de 46% des motifs de déplacements en 2008... mais pas le dimanche : 31% des personnes interrogées disent rester chez elles ce jour.

En revanche, les trajets longue distance (plus de 80 kms) représentent seulement 23% de la distance moyenne parcourue par an et par un véhicule en France. Cela reste très occasionnel.



Le vieillissement du parc automobile français : un enjeu écologique et social majeur

Il est impossible de réduire l'impact de l'automobile sur l'environnement sans renouvellement du parc automobile. Or, le parc récent est principalement détenu par les ménages aisés habitant à la campagne.

En 2008, la part des ménages équipés de deux voitures ou plus est de 36 % et 19 % n'ont pas de voiture. Il y a 1,55 voitures par ménage en moyenne.

Les inactifs et les retraités sont les moins bien équipés (et également ceux dont les revenus sont moindres). Un exemple : le profil des acheteurs de la Zoé.

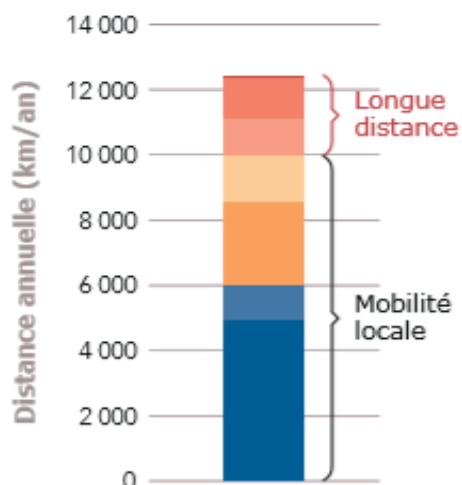
Les acheteurs de véhicules électriques neufs sont aujourd'hui principalement des cadres et professions libérales fortement motorisés.

Pour 88% des acheteurs de ZOE c'est leur deuxième ou troisième véhicule. Le revenu moyen des acheteurs de ZOE est de 65 % supérieur à celui des acheteurs de CLIO. Cela peut expliquer en partie les faibles volumes de ventes de la Zoé, qui par son prix ne correspond pas aux ménages à plus faibles revenus.

Il est nécessaire que les véhicules de la gamme répondent aux besoins de mobilité des populations, qu'ils prennent en compte les déplacements effectués et l'utilisation faite des véhicules. Le prix des véhicules et leur coût d'usage doivent également être en adéquation avec les revenus des ménages.

La CGT revendique une large gamme de véhicules, intégrant les différentes technologies (Véhicules électriques, hybrides, thermiques polycombustibles). La fabrication de ces véhicules doit être équilibrée entre les sites Renault à travers le monde.

Pour cela, il faut donner des moyens à notre ingénierie et à nos usines de fabrication (Recherche & Développement, investissements, embauches en CDI, de bonnes conditions de travail...). Mais il faudrait aussi repenser la place de la voiture en complément des transports collectifs là où c'est possible.



**NOTRE AVENIR :
UNE MOBILITE
POPULAIRE
ET RENEUVELABLE**

www.cgt-renault.com

