

Construire une mobilité durable 4 pour tous

Développer les complémentarités entre transports en commun, petits véhicules électriques pour l'usage quotidien et véhicules hybrides familiaux

Le tout électrique n'est pas la solution

Des gros SUV hors de prix avec des batteries de près de 100 kWh importées de Pologne ou de Corée utilisées pour quelques longs trajets par an, sont une aberration écologique (voir ci-contre).

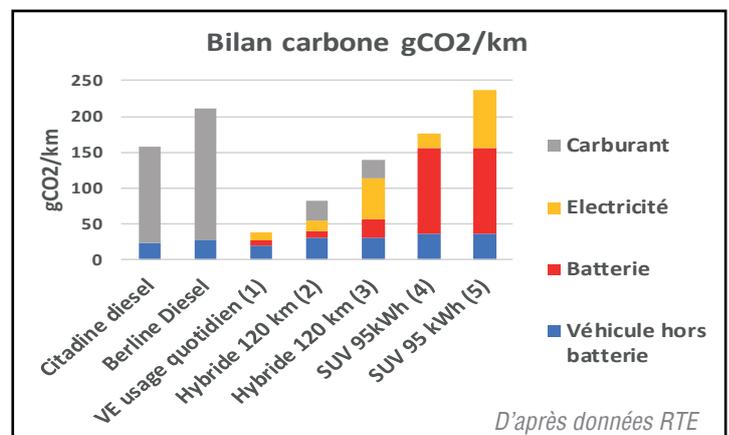
Selon l'étude RTE-Avere, « Enjeux du développement de l'électromobilité » les émissions de CO2 pour la fabrication des batteries sont de 188 kg/kWh en Pologne, 145 en Corée, et 70 en France (l'électricité en France est peu carbonée).

Les moteurs thermiques et les moteurs électriques sont complémentaires

- S'il n'est dédié qu'à l'usage quotidien, un petit véhicule tout électrique, produit en France, peut être accessible à tous, neuf ou d'occasion pour les petits rouleurs.

- Pour les autres usages, des véhicules hybrides aussi produits en France permettraient de faire plus de 80 % du roulage en électrique en zéro émission, et auraient un bilan carbone 2 à 3 fois meilleur qu'un SUV tout électrique avec des batteries produites en Pologne. Avec une consommation de lithium et cobalt divisée par 4.

Mais les multinationales de l'automobile, comme Renault, préfèrent se focaliser sur des véhicules électriques avec des batteries de plus en plus importantes, destinés au marché de la clientèle à fort pouvoir d'achat qui est



(1) Batterie et Electricité France ; (2) Idem ; (3) Batterie Pologne, Electricité moy. Eu. ; (4) Batterie Pologne, Electricité France ; (5) Batterie Pologne, Electricité moy. Eu. 150.000 km ; Carburant « puits à la roue » ; Elec. « puits à la prise » ; Hybrides : 25 kWh , 85 % du roulage en électrique

devenu le principal marché du véhicule neuf. Mais 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.

Comme le droit à la santé, à l'éducation, à l'énergie, au logement, le droit à la mobilité durable pour tous est un droit fondamental.

Comment rendre ce droit effectif ?

Produire un petit véhicule électrique dédié à l'usage quotidien :

Il est possible de produire en France un petit véhicule électrique populaire, dédié à l'usage quotidien, à moins de 15 k€ hors subvention. Ce sera le thème d'un prochain tract.

Développer une gamme de véhicules hybrides familiaux:

Pour les autres usages, en particulier les longs trajets, l'avenir est à l'hybride rechargeable avec de petites batteries dimensionnées pour l'usage quotidien.

• **Des hybrides parallèle** (moteur électrique et moteur thermique utilisés tous deux en traction, avec une boîte de vitesse complexe),

plus performants pour les grandes routières avec beaucoup de longs trajets ou pour la traction de caravane (car le moteur thermique est en direct), mais moins performants pour l'usage quotidien (utilisation du moteur thermique en accélération).

• **Des hybrides série** (moteur électrique en traction, moteur thermique couplé à une génératrice électrique) plus performants en usage polyvalent. Comme la techno de la Nissan Note « E-power ».

Il faut investir dans les boîtes de vitesses pour les hybrides parallèle, et dans les moteurs thermiques, particulièrement pour les hybrides série.

Le moteur thermique est l'avenir de la mobilité électrique, car il rend l'électrification de l'usage quotidien possible sans batteries lourdes, chères, et peu écologiques.

L'avenir n'est pas qu'aux moteurs essence. Avec l'augmentation de la part de roulage électrique, le taux de bioéthanol dans l'essence peut augmenter significativement sans augmenter la production de bioéthanol.

Les moteurs à allumage par compression ont aussi un avenir : ils ont par nature un rendement supérieur de 20 à 25 % et des émissions de CO2 bien plus faibles. La consommation des hybrides parallèles essence sur autoroute restera élevée.



Nous avons en France l'atout d'avoir une grande usine de moteurs à allumage par compression, Cléon, et un tissu fournisseurs dans cette technologie. Il est possible de concevoir des moteurs à allumage par compression à biocarburant (ED95), en particulier pour de grandes routières hybrides parallèle et pour les véhicules utilitaires.

Face à l'urgence climatique et sociale, la CGT a signé récemment un appel commun avec Oxfam, Greenpeace et Attac, pour « appeler dans les prochains mois à débattre pour bâtir un projet émancipateur pour le XXI^{ème} siècle. »

Nous vous appelons à participer à ce débat.

Salariés, citoyens, syndicats, ONG : tous ensemble, cette bataille est gagnable.

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

www.cgt-renault.com

