

Un véhicule électrique accessible à tous

5 produit en France

la
cgt
Renault

2020

Aujourd'hui, les véhicules électriques sont trop chers pour être accessibles au plus grand nombre. Quand boucler les fins de mois est difficile, quand la voiture est indispensable pour aller au travail ou pour en trouver, pour faire ses courses, pour sortir de chez soi, pour vivre tout simplement, il n'y a pas d'autre choix que la voiture, gazole ou essence. Et c'est la double peine, hausse des taxes, malus, restrictions de circulation...

I l 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.

En 1986, quand l'augmentation de taux d'activité des conjoints avait fait émerger le besoin d'un second véhicule abordable pour les ménages, la CGT Renault avait lancé avec les ingénieurs du bureau d'étude de Rueil une



campagne pour la production d'un petit véhicule populaire, la « Neutral ». C'était impossible, et puis Renault l'a fait, et la Twingo a été un grand succès.

Aujourd'hui, avec les ingénieurs du Technocentre qui nous ont apportés leur aide technique, nous lançons une campagne pour une Neutral électrique, « l'Elyo » (soleil).

Comme la Twingo, c'est un véhicule dédié à l'usage quotidien et la grande majorité de la population doit aussi avoir le droit à une mobilité durable.

Un véhicule électrique d'architecte abordable

Un petit véhicule électrique pensé comme un tout et non par assemblage de composants standards, ce qui aurait rendu toute innovation de rupture impossible.

Un petit véhicule abordable dédié à l'usage quotidien, conçu spécifiquement pour l'usage quotidien. Une autonomie de 150 km, largement suffisante (voir graphique ci-contre). Le coût de la batterie n'est plus déterminé seulement par sa capacité en énergie (kWh), mais par la puissance (kW) de traction nécessaire (accélération et pentes à haute vitesse). Or la puissance est dimensionnée par la masse du véhicule. La masse est donc le point clé pour réaliser ce petit véhicule électrique abordable, 800 kg avec une batterie de 15 kWh, pour moins de 15 k€ hors subvention.

Comment est-ce possible ?

La sécurité passive fait que les véhicules sont plus chers et plus lourds (donc avec des moteurs plus puissants) qu'autrefois, particulièrement sur de petits véhicules courts.

Une des solutions est de sacrifier la sécurité passive pour avoir un véhicule très léger (principe de la Kwid).

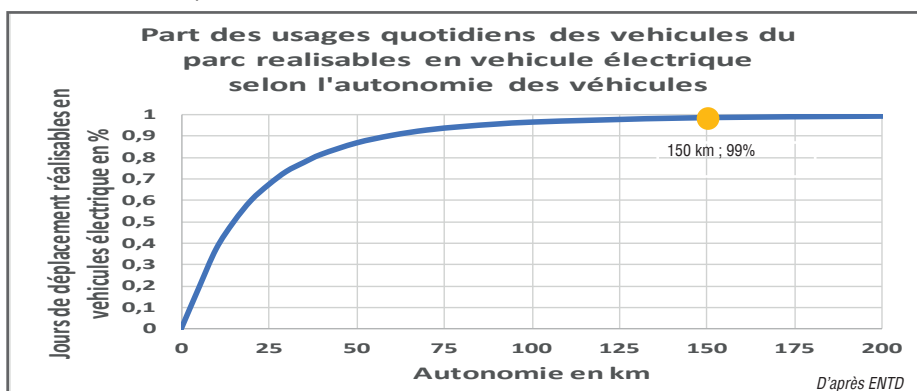
L'autre solution est l'innovation : la plateforme développée par les ingénieurs Renault assure la sécurité passive avec une rupture consécutive en masse et en coût grâce à une architecture originale. (Voir explications techniques sur notre site).

Il y a plusieurs stratégies industrielles pour avoir une offre compétitive :

- **La course au gigantisme** pour faire du volume sur des composants standardisés, au moyen d'alliances et de prises de contrôle d'autres constructeurs.

Dans la situation actuelle de « révolution automobile », cette stratégie trouve maintenant ses limites.

- **Le « low cost »** : délocaliser dans des pays à bas coûts salariaux la production de véhicules aux prestations frugales, en réutilisant des composants déjà amortis. Cette straté-



gie trouve aussi ses limites aujourd'hui avec la sévèrisation des normes de dépollution et émissions CO2, en particulier la réglementation « CAFE ».

- **L'innovation** : c'est la stratégie de Toyota, pionnier de l'hybride, et de Tesla, 1^{er} producteur mondial de véhicules électriques.

Pourtant, de nombreux concepts innovants ont été développés par les ingénieurs Renault. La recherche ne coûte pas grand-chose à la direction, tout est quasiment financé par des fonds publics, entre autres le « CIR ». Mais quand il faut dépenser de l'argent et investir pour passer à l'échelle industrielle, la direction met son veto : toujours trop cher, jamais assez de volume... Mais aujourd'hui la situation a bien

changé, les directions des constructeurs automobiles sont sous pression. 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 siècle. »

Bornes de recharges accessibles à tous : pour un droit à la prise

Au 1^{er} mai 2018, on compte plus de 25 000 points de charge ouverts au public. Entre 1980 et 2012, le nombre de stations-services a chuté de 72 %, passant de 41 500 à 11 600 stations .

De plus, la majorité des trajets étant domicile/travail, et sachant qu'une personne roule en moyenne 36 kms dans une journée de semaine, l'autonomie des véhicules est adaptée pour ré-

pondre aux besoins de mobilité d'une partie de la population.

Pendant, l'accessibilité des infrastructures de charge est un problème.

Par ailleurs, Renault n'ayant pas passé de partenariat avec les fournisseurs des infrastructures de charge présents sur l'autoroute, les clients subissent l'augmentation des prix depuis le 31 janvier 2020.

Ainsi, pour une Zoé, le coût de la recharge pour effectuer 100km serait de 18 euros, contre 12 euros pour un véhicule thermique équivalent type Clio.

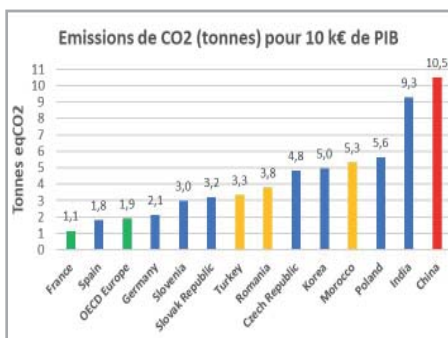
Le droit à un accès de recharge à prix abordable est donc un enjeu majeur

La solution pérenne n'est pas d'importer un petit véhicule électrique de Chine : c'est un désastre pour l'emploi, mais aussi une aberration écologique.

L'impact global d'une production sur le réchauffement climatique peut être estimé à partir de « l'intensité carbone du Produit Intérieur Brut » du pays de production. Emissions CO2 = Valeur de la production x Intensité carbone du PIB. L'intensité carbone du PIB est donnée pour chaque pays par l'agence Internationale de l'Energie (AIE). Voir graphique ci-contre.

On constate que les multinationales de l'automobile, particulièrement Renault, localisent leur production dans les pays qui ont les économies les plus carbonées de la planète. Ce n'est pas un hasard. Elles tirent ainsi profit du dumping social, fiscal, et environnemental que pratiquent les gouvernements souvent autoritaires de ces pays, au détriment d'abord de leurs propres populations.

Les multinationales encouragent ainsi ces pratiques et sont les vrais responsables du réchauffement climatique.



Un véhicule électrique importé de Chine a plus d'impact sur le réchauffement climatique qu'un véhicule thermique produit en France.

« EV3 » est un prototype de petit véhicule électrique développé par les ingénieurs Renault du LCI (Laboratoire Collaboratif d'Innovation) au Technocentre dans le cadre du projet public ELVA financé par la commission européenne.

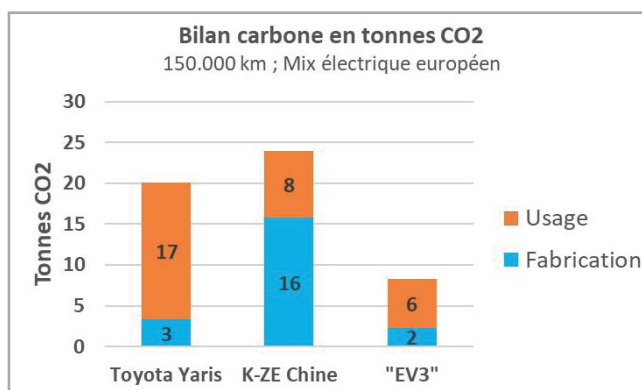
Produire en France un petit véhicule électrique populaire permettant une rupture dans la décarbonation de la mobilité est donc faisable techniquement et économiquement. Salariés, citoyens, syndicats, ONG : tous ensemble, cette bataille est gagnable.

Hypothèses : 150.000 km ; Electricité mix Européen 366g CO2/kWh WtS

- Yaris 22 k€, 89 gCO2/km soit 112 gCO2/km WtW, Valeur Ajoutée 50% France 50% Europe

- K-ZE 15k€, 15 kWh/100 ; Production Chine

- EV3 15 k€, 11 kWh/100 ; Valeur Ajoutée 50% France 50% Europe...



NOTRE AVENIR : UNE MOBILITE POPULAIRE ET RENEUVELABLE

www.cgt-renault.com

